ANNO XXXVIII - N. 5 COPIE 185.000 MAGGIO 1932 - ANNO X

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

Non disperate

se dopo aver provato parecchie paste dentifricie i vostri denti ancora non hanno riacquistato la loro bianchezza e lucentezza naturali. Acquistate un tubetto della rinomata pasta dentifricia ODOL e sicuramente raggiungerete lo scopo. La pasta dentifricia ODOL è di grana finissima, pulisce rapidamente e perfettamente i vostri denti senza intaccare lo smalto La pasta dentifricia ODOL è antisettica e profuma delicatamente l'alito con le sostanze finissime di cui è composta.

TREVES TRECCANI TUMMINELLI

(Edizioni Istituto Giovanni Treccani)

Accade non raramente di restare perplessi

quando si deve scegliere un

dono nuziale

per una persona amica. Il piccolo arsenale costituito dalle consuetudini in questo campo della cortesia convenzionale può dirsi ormai esaurito. Gioielli, argenterie, oggetti di mediocre buon gusto, e magari di uso comune... **Molti cercano invano qualche opportuna novità.**

Ma vi è un'usanza gentile

che può vincere immediatamente ogni perplessità. Assai diffusa presso altre nazioni, meriterebbe di essere seguita e raccomandata anche da noi. Perchè non donare un'opera d'arte: un libro di eccezionale valore? **Un dono simile è indizio di elevatezza spirituale in chi lo offre e riesce sicuramente gradito a chi lo riceve.**

In Inghilterra nella buona Società

non v'è coppia di sposi che si metta in viaggio senza aver ricevuto in regalo un esemplare di quella famosa Enciclopedia. La quale, del resto non ha lo splendore tipografico e artistico di cui può giustamente vantarsi l'

Enciclopedia Italiana

Chiunque abbia avuto occasione di sfogliare le pagine superbe d'uno dei tredici volumi già pubblicati sa che si tratta di un'opera incomparabile, che è accolta con soddisfazione d'orgoglio in ogni biblioteca, in ogni circolo, in ogni famiglia. I volumi dilettano anche quando sono soltanto esaminati nella stupenda varietà delle loro incisioni e tavole a colori. **Formano un decoroso ornamento d'ogni stanza, di ogni salotto. Consultati, riescono utili agli studenti, ai professionisti, agli industriali con la ricchezza e sicurezza delle loro informazioni. Rispondono a qualsiasi curiosità.**

Ogni volume è in vendita per L. 300.
L'intera collezione si può avere con pagamenti rateali:

Mensile	L. **75**	Annuale	L. **840**
Trimestrale	„ **220**	Triennale	„ **2150**
Semestrale	„ **430**	In una sola volta . .	„ **6000**

Chiedere alla direzione generale della:

TREVES - TRECCANI - TUMMINELLI - MILANO - Via Palermo, 12

alle librerie della Casa: MILANO - ROMA - FIRENZE - GENOVA - NAPOLI - PALERMO TRIESTE - VENEZIA - PADOVA - PAVIA - TORINO *e a tutti gli speciali incaricati per la vendita.*

ALI NEL CIELO

Il traffico aereo sulla linea Roma-Tripoli.

I seguenti prospetti statistici dànno modo di valutare lo sviluppo del traffico sulla aviolinea Roma-Tripoli inaugurata nel novembre 1928.

	1929	1930	1931
Bagagli (kg.)	1.586	26.814	43.649
Merci (kg.)	1.037	12.027	16.758

Dal 1929 al 1931 vi è stato dunque un aumento di 42.063 bagagli e 15.721 chilogrammi di mercanzie.

Paragonando i dati del trasporto aereo di mercanzie, che si sono avuti nei mesi del 1930 e del 1931 si osserva che l'aumento è stato superiore al 43 %, e che i mesi invernali hanno dato le cifre più basse, mentre il mese di luglio è il mese in cui culmina il traffico.

Ecco i dati:

	Bagagli		Merci (in kg.)	
	1930	1931	1930	1931
Gennaio	221	624	189	416
Febbraio	114	645	102	586
Marzo	2.502	1.869	797	1.195
Aprile	3.916	3.517	409	1.185
Maggio	2.604	3.377	1.221	1.747
Giugno	3.102	4.228	1.262	1.245
Luglio	3.804	7.002	1.925	1.530
Agosto	3.149	5.851	702	1.523
Settembre	3.109	5.024	917	1.980
Ottobre	2.124	4.920	1.087	1.573
Novembre	1.592	3.160	2.038	1.973
Dicembre	537	2.832	1.378	1.805
Totali	26.774	43.649	12.027	16.758

Facilitazioni per i viaggi aerei agli studenti universitari.

Il Ministero dell'Aeronautica ha ottenuto per gli iscritti ai Gruppi Universitari Fascisti riduzioni di tariffa sulle linee della Società Aerea Mediterranea (30 per cento) della Società Italiana Servizi Aerei (15 per cento), della Società Aero Espresso Italiana (30 per cento). Le riduzioni sono concesse limitatamente alle comitive di almeno tre studenti.

Il giro aereo d'Europa 1932.

L'Aero-Club di Germania ha definitivamente stabilito l'itinerario del «Giro Aereo d'Europa 1932». La grande prova riservata — come è noto — agli apparecchi da turismo, si svolgerà in tre tappe principali:

I – Berlino-Roma	km.	2.497.800
II – Roma-Parigi	»	2.460.400
III – Parigi-Berlino	»	2.401.200

Il percorso totale è quindi di chilometri 7.359.400.

Durante la prima tappa saranno toccate le seguenti località: Varsavia, Cracovia, Praga, Brno, Vienna, Zagabria, Postumia, Vicenza, Rimini. Durante la seconda: Firenze, Bellinzona, Torino, Albenga, Cannes, Lione, San Gallo, Stuttgart, Bonn. Durante la terza tappa: Deauville, Rotterdam, Dortmund, Hambourg, Copenaghen, Göteborg, Laholms, Bucht, Copenaghen, Hambourg.

Un Registro dell'Aeronautica anche in Inghilterra.

E' stato fatto il primo passo verso la organizzazione di un ente pubblico britannico che avrà nel campo aeronautico le stesse funzioni che il Lloyd ha nel campo della navigazione marittima.

Altri corpi analoghi, fra cui uno francese ed uno tedesco, hanno già iniziato un'attività in questo senso, cosicchè lo sforzo inglese deve ora tenere conto di quanto già è stato fatto nei Paesi esteri.

Si è incominciato col compilare un registro di tutti gli apparecchi aviatori civili esistenti in Inghilterra. Questa lista redatta dal Registro britannico per la navigazione marittima e aerea (British Corporation Register of Shipping and Aircraft) contiene i dati relativi ad oltre 1070 apparecchi e sarà tra breve messo in vendita al prezzo di 2 sterline e 2 scellini per copia.

Una volta sborsata questa somma, il sottoscrittore avrà diritto a ricevere ogni 15 giorni tutte le correzioni e aggiunte sopravvenute, stampate su schede che sarà facile inserire volta per volta tra i fogli del registro stesso. I dati suddetti comprenderanno la indicazione del proprietario, il tipo dell'apparecchio, la residenza abituale, la data del rilascio del certificato di navigabilità e la data dell'ultima visita di controllo relativa, tutte informazioni queste che saranno certamente di grande utilità a molte organizzazioni pubbliche e private nonchè ai costruttori di materiale aviatorio, di accessori e ai produttori di materie prime.

Il nuovo ente assumerà, a quanto pare, le funzioni di ispezione periodica agli apparecchi, le quali sinora sono esercitate dal Ministero dell'Aria, e oltre a ciò, senza aggravio di spese, provvederà al disimpegno di funzioni analoghe e alla prestazione di assistenza eventuale nei Paesi esteri.

Il Ministero dell'Aria richiede attualmente un diritto fisso di 5 sterline e 5 scellini per il rinnovo del certificato di navigabilità; e d'ora in poi il versamento della tassa suddetta autorizzerà il proprietario privato a beneficiare di ispezioni trimestrali al suo apparecchio invece di una sola ispezione annuale come sinora avveniva; e il privato associato alla British

Corporation Register avrà anche il diritto ad assistenza tecnica nei Paesi esteri qualora egli si trovasse in difficoltà.

Le organizzazioni straniere con le quali sono stati stipulati accordi su basi di reciprocità sono le seguenti:

il Bureau Veritas, il Lloyd Germanico, l'Ufficio Americano di Navigazione Marittima, la Corporazione Imperiale Giapponese della Marina, l'Ufficio Veritas Norvegese e il *Registro Italiano*.

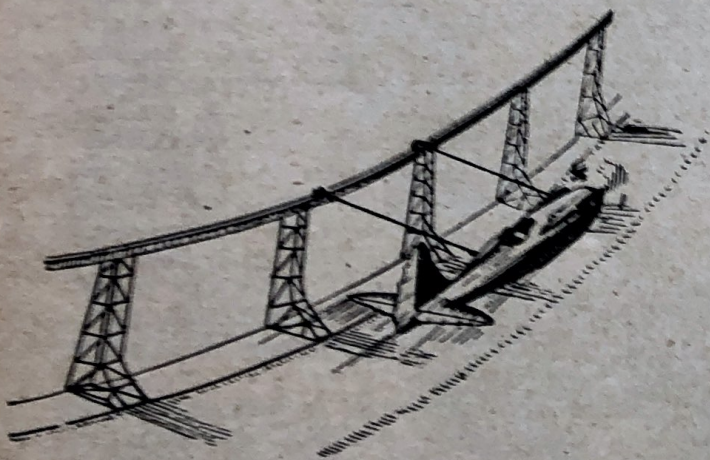
L'organizzazione offrirà anche importanza e utilità per gli esportatori di materiale aviatorio, motori o accessori, e per le società che gestiscono linee i cui apparecchi possono essere vittime di accidenti, nel qual caso avranno diritto di assistenza da parte di esperti accreditati alla organizzazione britannica.

Col tempo si provvederà anche alla nomina di speciali agenti nei Paesi che non hanno ancora ufficio di registrazione per gli aeroveicoli.

Coll'ampliarsi progressivo dell'aviazione civile in tutto il mondo diverrà poi necessario che la corporazione britannica allarghi le basi del suo registro fino ad includere gli apparecchi aviatori di tutti i Paesi, secondo le direttive stesse seguite attualmente dal Registro Marittimo del Lloyd.

Un maneggio aereo per la sperimentazione di velivoli.

Il noto costruttore Blériot ha progettato un maneggio per la sperimentazione di macchine volanti che egli ha chiamato l'Accelerodromo e che uno dei suoi ingegneri, il signor Kirste, ha costruito secondo le sue direttive.

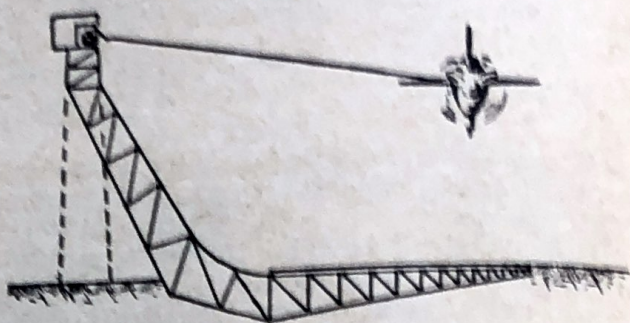
L'apparecchio da sperimentare viene collocato su una pista (o una rotaia) concentrica di

un maneggio di 1500 metri di raggio. Questo maneggio si compone di pilastri situati a 4 o 5 metri dal suolo i quali sostengono una pista liscia. Dei cavi collegati con l'apparecchio da sperimentare corrono su questa pista alla quale sono adattati, mediante un sistema di attacco, per via di ruote folli. (E' anche possibile lo scivolamento su lubrificante). Quando l'apparecchio da sperimentare è messo in marcia, per effetto della velocità acquisita e della forza centrifuga, si stacca dal suolo.

Secondo l'inventore l'accelerodromo offre i seguenti vantaggi:

possibilità di sperimentare a grandissime velocità modelli di grandezza naturale, o quasi, e di determinare così la finezza delle cellule, la loro resistenza alla rottura in volo, ecc.;

prova delle eliche e determinazione del loro rendimento reale secondo la velocità con la quale esse si spostano;

sperimentazione delle eliche a passo variabile;

esperienze delle superfici portanti ad area variabile.

Sempre secondo Blériot, mediante l'accelerodromo si potrebbero lanciare velivoli a velocità di 800 km.-ora. Infatti si può concepire che il pilota lanciato a 800 chilometri all'ora sulla pista dell'accelerodromo potrà liberarsi dai cavi che lo trattengono e continuare in pieno volo con la velocità acquisita.

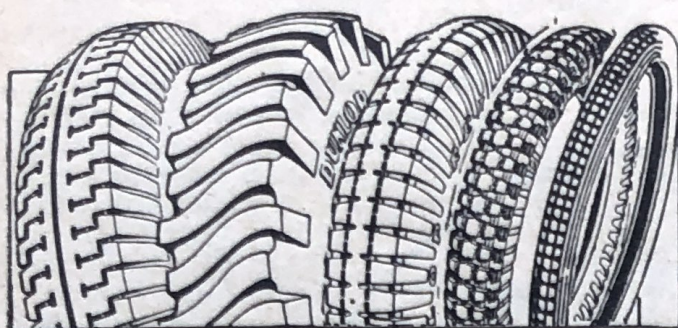
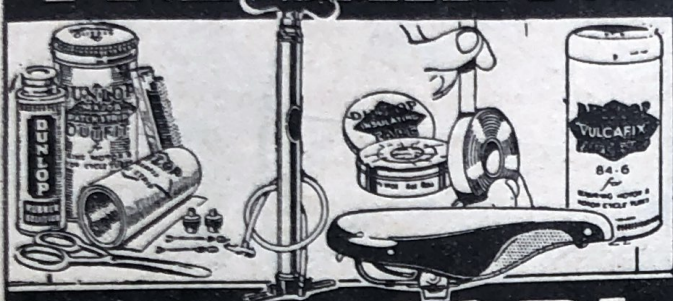
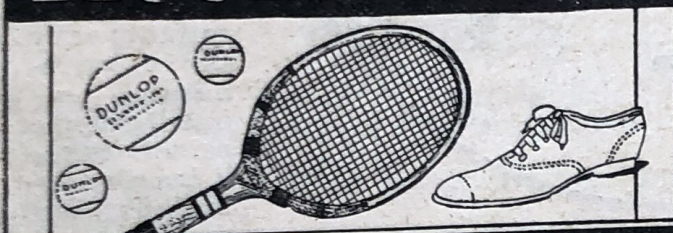
Ciò per quanto riguarda l'aviazione; ma altre numerose utilizzazioni potrà trovare il maneggio sopradescritto in molti campi tecnici affini.

Pontoni di sbarco per velivoli anfibi.

Per facilitare l'imbarco e lo sbarco da bordo dei velivoli anfibi (i quali, come è noto, sono muniti di fusoliera a scafo o di galleggianti, ed hanno anche un carrello di atterraggio a ruote rientrabili) la società «Air Ferries» di San Francisco, la quale esercisce molte aviolinee su brevi percorsi, ha messo in servizio dei pontoni, progettati da Haviside.

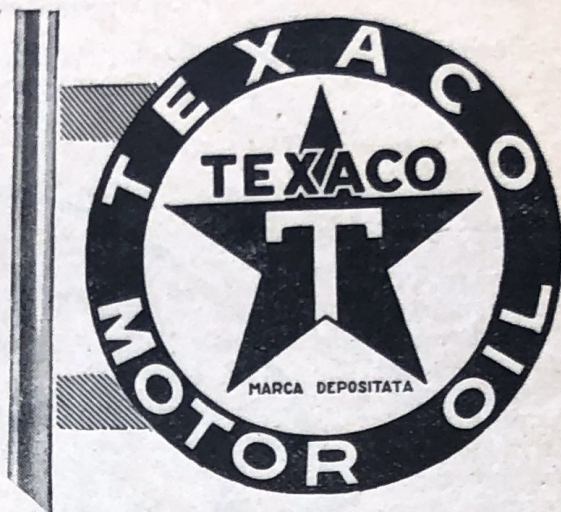
Si tratta di isolotti galleggianti, di costruzione rigida, aventi la superficie superiore leggermente ricurva. Essi vengono ancorati presso le banchine di sbarco nelle basi aeromarittime. L'anfibio ammara regolarmente, indi spiega il suo carrello d'atterraggio e rulla fin sull'isolotto, ove rimane assicurato. Alla partenza si lascia scivolare lungo il piano inclinato dell'isolotto, fa rientrare il carrello di atterraggio e decolla normalmente dall'acqua come un comune idrovolante. Ciò semplifica tutte le manovre di imbarco e di sbarco, tanto dei passeggeri, quanto delle merci.

Sulle aviolinee San Francisco-Oakland e San Francisco-Vallejo vengono effettuate ogni giorno, e senza alcun incidente, ben 85 manovre di questo genere.

Risulta dall'esperienza acquistata che isolotti aventi un peso di circa 100 tonnellate e un tirante d'acqua di m. 1,35 circa, hanno la proprietà di ammortizzare le onde del mare e rendono meno rischiose le operazioni di ammaraggio e di trasbordo.

PNEUMATICI

ACCESSORI

TENNIS

GOLF

STIVALONI

DUNLOP

Il costo della lubrificazione rappresenta meno del

3 %

della spesa totale per il funzionamento di una automobile, eppure oltre il

75 %

di noie al motore sono provocate da lubrificazione difettosa.

Togliete dal carter gli olii che formano depositi carboniosi, pulitelo delle impurità e riempitelo con

TEXACO
MOTOR OIL

Otterrete una lubrificazione efficacissima che vi ridurrà le spese di manutenzione e prolungherà la vita del vostro motore.

THE TEXAS COMPANY S. A. I.

Piazza Crispi, 3 **MILANO** Tel. 17-246 - 17-247

Uffici e Agenti nelle principali Città

La sicurezza aerea.

Statistiche effettuate in Inghilterra dànno le seguenti cifre relative al numero di incidenti gravi verificatisi sui vari tipi di mezzi di trasporto.

Nei trasporti aerei regolari del Regno Unito si è registrato, in media, un solo incidente grave per 949.000 miglia di percorrenza; nell'aviazione civile non gestita regolarmente si è avuto un incidente grave per 350.000 miglia di volo.

Per le automobili private si ha un incidente grave per ogni 164.000 miglia; per le motociclette un incidente grave per 66.000 miglia; per autocarri da trasporto si ha un incidente grave per 238.000 miglia; per gli autobus e simili si ha un incidente per 163.000 miglia; per i taxi-automobili un incidente grave per 279.000 miglia e per le vetture tranviarie un incidente grave per 68.000 miglia.

1: Incidente per.........miglia percorse

Nuove utilizzazioni dei velivoli.

Una compagnia di Chicago di generi alimentari in scatole, ha trovato nell'aeroplano un efficace mezzo di pubblicità. Un aeroplano tipo trasporto Ford. attrezzato come piccolo negozio di generi alimentari, ha compiuto un giro di propaganda presso tutti i principali aeroporti con una spesa giornaliera media di 75 dollari.

***

L'H. C. Noll Company degli Stati Uniti impiega un aeroplano per trasportare i suoi rappresentanti, combinare vendite prima che arrivino i concorrenti, fare pubblicità. L'esperienza ha dimostrato come, oltre al guadagno di tempo, si realizzano con tale sistema forti economie di spese.

***

Nello Stato di Washington sono state sparse dall'alto per mezzo di aeroplani, 54 tonnellate circa di arseniato di calcio su vaste estensioni boschive (circa 5400 acri) allo scopo di distruggere gli insetti parassiti degli alberi. I risultati sono stati soddisfacenti.

***

Come è noto il commercio del legname si esplica nel Canadà su vastissima scala, tanto che spesso vengono vendute intiere foreste o sezioni di esse. Per la stima si inviavano, sul posto, fino a poco addietro, periti che dopo lunghi e faticosi viaggi determinavano la densità degli alberi e quindi il valore della zona da vendere. L'impiego del velivolo in sostituzione dei periti ha dimostrato non soltanto che essi si ingannavano frequentemente nei loro calcoli, ma che l'aeroplano, con maggiore rapidità ed economia, può mediante ricognizioni fotografiche, eseguire una esatta stima, in quanto lo studio della fotografia stessa dà, con precisione: il numero degli alberi, la loro densità, la loro specie, la loro età.

La rete aerea delle Indie Olandesi.

Attualmente sono in servizio nelle Indie Olandesi le seguenti linee esercite dalla « Koninklijke Nederlandsche Indien-Luftvaart Maatschappij » (K.N.I.L.M.):

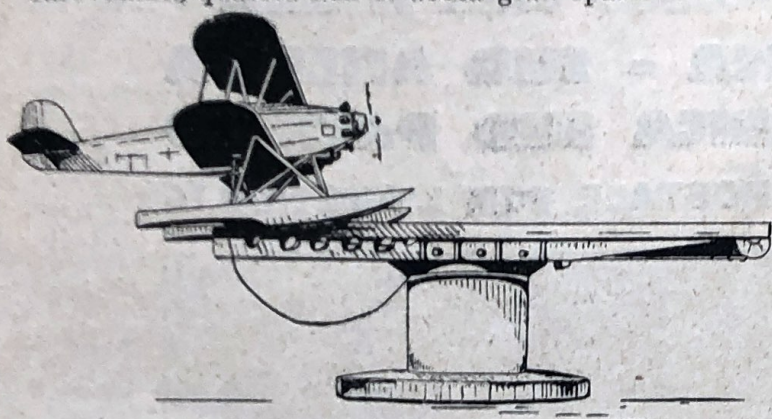
1. Batavia-Bandoeng, 120 km. (funziona ogni 2 giorni);
2. Batavia-Semarang-Soerabaja, 670 km. (giornaliera);
3. Batavia-Telok Betong (Sumatra)-Palembang, 585 km. (settimanale);
4. Palembang-Muntok (isola Banka)-Singapore, 580 km. (settimanale).

Questa comunicazione verrà prolungata fino in Europa attraverso l'India britannica. Contemporaneamente si progetta di istituire una comunicazione da Singapore, via Stretto di Malacca, a Sabank, l'estremo lembo nord di Sumatra. Da Sabank si istituirà poi una linea terrestre che, attraverso la intera isola di Sumatra, ritorna a Palembang.

Dopo lunghe trattative tra i Governi olandese ed inglese è stato finalmente concesso all'Olanda, il sorvolo delle Indie britanniche, di modo che la società olandese K.L.M. potrà

iniziare il suo servizio Amsterdam-Batavia. La rotta prevista per tale linea è la seguente: Amsterdam - Norimberga - Budapest - Sofia - Costantinopoli - Aleppo - Bagdad - Buschir - Bender Abbas - Carachi - Jodhpur - Allahabad - Calcutta - Rangoon - Bangkok - Singora - Singapore. Verranno impiegati dei trimotori Fokker. In un primo tempo il servizio sarà mensile,. Il viaggio durerà prevedibilmente dai 10 ai 12 giorni.

Nuova catapulta per aerei.

E' stata costruita nel porto di Kiel una nuova specie di catapulta per poter avere la possibilità di effettuare il rapido decollo di idrovolanti, qualora non si abbia gran spazio

di mare libero o quando le condizioni dello specchio d'acqua non garentirebbero sicure partenze.

Le prove finora eseguite hanno dato lusinghieri risultati.

Briciole di storia.

Il primo impiego militare di un mezzo aereo risale al 1796. Erano i giorni in cui il generale Jourdan riuniti due corpi, forti di 50.000 uomini ciascuno, formanti l'esercito di Sambre-et-Meuse si preparava ad invadere il Belgio. Il celebre fisico Coutelle ebbe l'incarico di andare a proporre al generale in capo l'invio di un aerostato da osservazione. Essendo stata l'offerta accettata, il comitato di salute pubblica creò la prima compagnia aerostatica la quale, appena costituita, entrò in campagna, recandosi a Maubeuge, che non tardò ad essere assediata dagli austriaci del principe di Coburgo. Il primo aerostato militare, denominato l'*Entreprenant*, si innalzò due volte al giorno per esplorare le posizioni del nemico; a bordo spesso salì lo stesso comandante Jourdan.

I segni dal pallone a terra erano fatti a mezzo di banderuole a colori, secondo un codice speciale. Le informazioni riuscirono talmente precise da rendere noto qualsiasi movimento del nemico.

Sbloccata Maubeuge la compagnia aerostieri si portò a Charleroi. Dopo la prima ascensione la città capitolava.

La presa di Charleroi non era però che un episodio della grande battaglia che si preparava per il giorno seguente, il 27 giugno 1796. L'esercito austriaco comandato dal principe di Coburgo ignorando la presa di Charleroi avanzando a marce forzate prese contatto con l'esercito francese non lontano dalla città, sulle alture di Fleuruss. Per dieci ore l'*Entraprenant* si librò nell'aria fornendo informazioni così precise da consentire al comandante Jourdan di sorprendere il centro austriaco che si avanzava al riparo di un avvallamento del terreno.

A battaglia vinta il generale Jourdan riconobbe agli aerostieri, in un ordine del giorno, il merito nel conseguimento della vittoria.

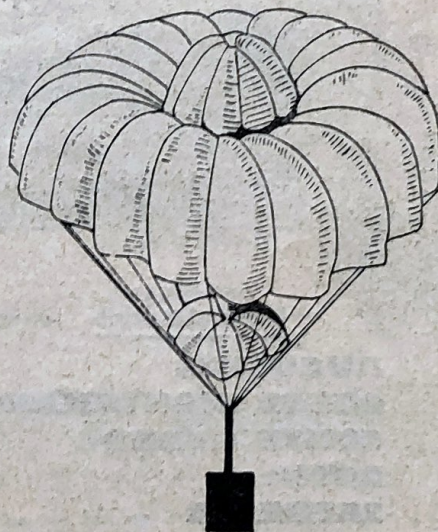
Nuovo aeroplano gigante da bombardamento.

Un aeroplano gigante ha effettuato con successo i suoi voli di prova all'aeroporto di Bordeaux. Questo apparecchio interamente metallico è destinato al bombardamento notturno. Esso può trasportare 2500 chili di bombe.

Tre mitragliatrici assicurano la difesa completa dell'apparecchio da tutti gli angoli e in tutte le direzioni.

Le sue caratteristiche principali sono: lunghezza m. 21,40; apertura alare m. 37; quattro motori della potenza complessiva di 2400 cavalli; peso totale 13.500 chilogrammi. La velocità massima è prevista in 215 chilometri orari all'altezza di 3500 metri.

Un nuovo paracadute.

E' stato esperimentato, in America, un nuovo tipo di paracadute caratterizzato dalla rapidità con la quale si compie l'operazione

dell'apertura. Durante le prove, infatti, il paracadute si è aperto dopo tre metri di discesa. Con tale dispositivo sarebbe possibile compiere lanci anche da quote bassissime.

Il volo a vela sul mare.

Demmo notizia nel nostro numero di febbraio u. s., a pag. XIII della rubrica « Ali nel cielo », di un apparecchio per il volo a vela sul mare, felicemente esperimentato nel golfo di Trieste. Teniamo ora a precisare, in seguito a ulteriori notizie pervenuteci, che l'apparecchio è stato costruito dal Cav. Borghese Negretto in collaborazione con l'Ing. Luciano Pinausi.

NAVIGAZIONE

Il Concorso Motonautico d'Italia, nelle acque del Garda.

Il Concorso motonautico d'Italia si svolgerà sul Benaco dal 22 al 29 maggio .Dopo le verifiche di stazza che avranno luogo sabato 21 maggio, le gare seguiranno nel seguente ordine:

Domenica 22. — Giornata Fuoribordistica. Coppa Consorzio Industria Forestiero. Fuoribordo Classe A.; Coppa Associazione Nazionale Combattenti, Gardone Riviera, Fuoribordo Classe B.; Coppa P. N. F., Sezione Gardone Riviera, Fuoribordo Classe C.; Coppa Savoy, Fuoribordo Classe D.; Coppa G. H. Fuoribordo Classe F.; Coppa Ente Autonomo Gardone Riviera, non standardizzati fino a 1000 cmc. di cilindrata; Gran Premio Anno X Era Fascista per il Campionato Motonautico del Garda. Fuoribordo di tutte le classi.

Martedì 24. — Coppa Federazione Provinciale Fascista. Fuoribordo standardizzati e non standardizzati.

Giovedì 26. — Giornata delle 100 miglia. Coppa Città di Gardone Riviera. Fuoribordo da Turismo con motori fino a 500 cmc. di cilindrata; Coppa Club Motonautico Gabriele d'Annunzio. Fuoribordo da Turismo con motori da 500 a 1000 cmc. di cilindrata; Gara dei 100 km,; Coppa Conf. Naz. Fascista Gente del Mare e dell'Aria. Fuoribordo con motori fino a 1000 cmc. di cilindrata standardizzati; Coppa Marchese Soriano D'Jvanrey. Fuoribordo con motori fino a 1000 cmc. di cilindrata non standardizzati; Coppa offerta dal Comandante Gabriele d'Annunzio alla memoria di Sir Henry Segrave. Tentativi di *record;* Coppa Aimone di Savoia-Aosta Duca di Spoleto. Racers liberi (prima prova).

Sabato 28. — Coppa Gabriele d'Annunzio. Tentativi di *record;* Gran Premio Motonautico d'Italia. Serie Internazionale 12 litri (prima prova); Coppa Lord Wakefield. Fuoribordo standardizzati e non standardizzati fino a 1000 cmc. di cilindrata; Coppa Aimone di Savoia-Aosta Duca di Spoleto. Racers liberi (seconda prova).

Domenica 29. — Coppa Gabriele d'Annunzio. Tentativi di *record;* Coppa Piccoli. Cruiser 6 litri; Coppa Lamberti-Zanardi. Cruiser 1,5 a 3 litri; Coppa Club Motonautico Torino. Cruiser da 3 a 4,5 litri; Coppa Silvani. Cruiser fino a 1,5 litri di cilindrata; Gran Premio Motonautico d'Italia. Serie Internazionale 12 litri (seconda prova); Coppa Montelera. Gara Fuoribordistica di abilità manovriera aperta a tutte le classi; Coppa Aimone di Savoia-Aosta Duca di Spoleto. Racers liberi (terza prova).

L'esito di due Concorsi marinari.

Com'è noto, la Confederazione Nazionale Fascista della Gente del Mare e dell'Aria, circa due anni or sono, metteva a disposizione del Comitato Nazionale per l'Ingegneria del Consiglio Nazionale delle Ricerche, la somma di L. 100.000 per l'esecuzione di nuovi studi in merito ai due problemi della migliore tutela della vita umana in navigazione, e della più vantaggiosa utilizzazione dei combustibili (specialmente nazionali) nelle macchine marine.

Il Comitato per l'Ingegneria nel marzo 1930, quale primo atto del proprio interessamento agli studi in questione, bandiva sui temi citati due Concorsi che si sono chiusi il 31 marzo scorso.

Al Concorso per «la Salvezza della vita umana in mare» hanno partecipato 31 concorrenti. Un solo lavoro ha risposto ai re-

quisiti richiesti: quello del Ten. di Vascello Giorgio Cicogna di Torino, al quale è stato conferito uno dei secondi premi di L. 5000, a titolo di incoraggiamento.

Al Concorso per la più vantaggiosa utilizzazione dei combustibili nelle macchine marine, hanno partecipato 15 concorrenti. Nessuno dei lavori presentati ha risposto ai requisiti richiesti. Soltanto a titolo di incoraggiamento è stata assegnata una somma di L. 2000 al Colonnello del Genio Navale Amleto Bosi di Livorno.

Il traffico marittimo italiano nel 1931 – L'incremento di alcuni porti.

Durante i primi undici mesi del 1931 il totale delle navi, in arrivo e in partenza nei porti italiani, ha portato un carico di tonnellate 29.921.000, delle quali il 62 per cento su navi battenti bandiera italiana. Nello stesso periodo dell'anno precedente la cifra del carico complessivo fu di tonnellate 32.933.000, delle quali il 62,4 per cento su navi battenti bandiera italiana. Si è avuta dunque una differenza in meno di circa tre milioni.

L'andamento del lavoro portuale in Italia nel 1931, ha presentato differenze notevoli tra porto e porto. Mentre in generale, data la crisi economica che colpisce tutto il mondo, si è avuta, com'è naturale, una contrazione nel traffico, è avvenuto che in qualche porto, anche di notevole importanza, si è avuto un non trascurabile incremento. A Brindisi, per esempio, si è verificato anche in quest'ultimo anno un miglioramento, poichè nel 1931 vi è stato un movimento totale di merci per tonnellate 154.925, con un aumento di tonnellate 27.778 sul 1930. Questo porto nel 1929 aveva avuto un movimento totale di merci per tonnellate 95.874, e nel 1928 per tonnellate 91.715. Sempre nello stesso porto il movimento passeggeri segna una leggera diminuzione, spiegata dal diminuito movimento turistico. Pur trattandosi di cifre modeste di fronte al complesso del movimento nazionale, è degno di rilievo questo incremento di Brindisi, per verificarsi esso in un momento in cui non si fa che constatare falcidie, in tutto il mondo. Anche il porto di Cagliari segna cifre di movimento che dimostrano un'ottima situazione. Invece è in sensibile regresso La Spezia.

Nel porto di Napoli si è avuto lo scorso anno un movimento di 20.308 navi per una stazza complessiva di tonn. 21.218.622, e cioè navi 199 e tonn. 297.073 in più del 1930. La merce sbarcata e imbarcata segna però una diminuzione di tonn. 81.961 in confronto all'anno precedente, ammontando la cifra complessiva del 1931 a tonn. 2.450.142, comprese tonn. 273.850 di rifornimento. Il traffico dei passeggeri è stato di persone 1.061.957 con una diminuzione di 1196 rispetto al 1930.

Il porto di Venezia ha mantenuto nel 1931, con tonn. 2.794.018 di movimento, il secondo posto tra i porti d'Italia. Alla nota diminuzione degli sbarchi, per nulla allarmante, perchè dovuta al fatto che oggi l'Italia provvede meglio, con le sue forze, a procurarsi certi prodotti tra i più necessari alla sua esistenza, corrisponde un aumento negli imbarchi, che nel 1931 sono saliti da 439.741 a 472.990 tonnellate.

Particolarmente attiva è la sezione di Marghera, di grandissimo avvenire, specialmente per effetto dell'attuazione del grande programma di lavori di navigazione interna.

Il porto di Venezia possiede, tra i porti italiani, una posizione geografica privilegiata, non esclusa la possibilità, di avere dietro efficientissime vie per la navigazione interna, sussidio economico necessario.

Concorso per l'ammissione all'Accademia navale.

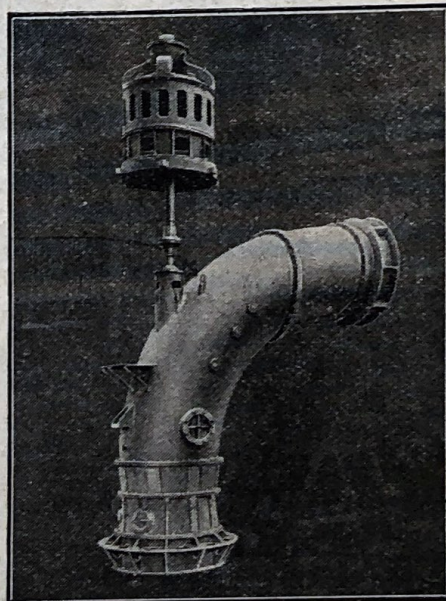
E' bandito un concorso per l ammissione nell'Accademia navale di 60 allievi di vascello, 10 allievi del Genio navale e 10 allievi delle armi navali. Il concorso si chiuderà il 1° agosto p. v. e potranno parteciparvi i giovani muniti di maturità classica o scientifica nati rispettivamente dopo il 1° ottobre 1912 e dopo il 1° ottobre 1911, a seconda che aspirino alla carriera del Corpo di S. M. o dei Corpi tecnici. L'esame dei titoli presentati sarà seguito dalla visita medica e quindi da un tirocinio pratico preliminare di due mesi che si svolgerà nell'Accademia navale e che comprenderà anche una breve crociera nell'Alto Tirreno. Al termine del tirocinio avranno luogo gli esami, costituiti da una prova scritta di lingua italiana, da una prova orale di matematica e da una prova facoltativa di lingue estere.

L'Italia al primo posto nel traffico straniero dei porti del Pireo e di Smirne.

Il traffico marittimo complessivo del porto del Pireo, durante l'anno 1931, è stato per 7290 navi e per un tonnellaggio di 6.643.143 tonnellate.

Il primo posto, dopo la marina greca, spetta alla marina italiana, che vi figura con 682 navi, per una stazza complessiva di tonnellate 1.517.255.

Seguono le marine: inglese, con 230 navi e 460.629 tonnellate; francese, con 139 navi e 418.334 tonnellate; turca, con 133 navi e 343.394 tonnellate, e la tedesca, con 123 navi e 228.620 tonnellate.

Anche nel movimento del porto di Smirne, dopo la marina turca, il primo posto spetta, per il 1930 (le statistiche in Turchia si compiono con molta lentezza), alla marina mercantile italiana, la quale vi figura con 211 navi, per una stazza complessiva di 368.193 tonnellate.

Seguono le marine inglese, con 153 navi e 257.213 tonnellate, e la francese, con 65 navi e 231.889 tonnellate.

Il traffico marittimo complessivo del porto di Smirne, durante l'anno 1930, è stato per 2152 navi, per una stazza lorda di 1.150.000 tonnellate.

Questo movimento si è mantenuto pressochè inalterato, nelle sue proporzioni, nei primi nove mesi del 1931, per i quali si hanno ora dati completi. L'Italia mantiene dunque il primo posto tra le marine mercantili straniere nel movimento del porto di Smirne.

Le tasse sui passeggeri da e per l'estero nel porto di Trieste.

In base al disposto del R. Decreto 28 gennaio 1932, il Consiglio d'amministrazione dell'Azienda dei magazzini generali di Trieste è autorizzato a imporre, dal primo marzo al 31 dicembre 1932, le seguenti tasse sui passeggeri che sbarcano o imbarcano in quel porto, provenienti dall'estero o ivi diretti: da o per porti esteri dell'Adriatico: I classe, L. 3; II classe e classe unica, L. 2; II classe economica e III classe, L. 1; da o per altri porti esteri del Mediterraneo, e da o per i porti del Mar di Marmara, del Mar Nero, dell'Africa (compresi fra Gibilterra e Casablanca) e i porti atlantici della Spagna e Portogallo, sino a Lisbona: I classe, L. 12; II classe e classe unica, L. 7,50; II classe economica e III classe, L. 5; ponte, L. 1,50; da o per altri porti esteri: I classe, L. 30; II classe e classe unica, L. 15; II classe economica e III classe, L. 5; ponte, L. 5.

Il felice esperimento di un nuovo telefono sottomarino.

Nelle acque del golfo Tigullio si sono svolti interessanti esperimenti con un nuovo tipo di telefono sottomarino, ideato dal capitano di vascello Brauzzi. Con tale apparecchio dalla nave *Titano*, base della Commissione permanente della Marina per gli esperimenti col materiale da guerra, è stato possibile parlare con l'equipaggio del sommergibile *X 3*, fermo sul fondo. Gli uomini del sommergibile hanno udito chiaramente e hanno risposto a varie domande. Gli esperimenti hanno dato risultati brillantissimi.

Diminuzione di traffico nel Canale di Suez.

Le entrate della Compagnia del Canale di Suez hanno toccato nel 1931 i 930,86 milioni di franchi, contro 1037,69 milioni di franchi nel 1930: si è quindi avuta una minor entrata di oltre il 10 %: il 1930, a sua volta, rappresentò un minor introito del 7 % in confronto del 1929.

Anno XXXVIII **Sommario del Fascicolo di Maggio** **N. 5**

Abbonamento per il 1932: L. 18,50 (Estero L. 36,50).

Associazione al T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) più L. 2 di tassa d'ammissione; *Soci Vitalizi:* L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vitalizi e Fondatori della Sede:* L. 300,20 (Estero L. 400,20).

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

CONSOCI, staccate e rispedite subito!

SCHEDA DI VOTAZIONE
DA STACCARE E RINVIARE ALLA SEDE DEL T. C. I.

Chiusura della votazione: 31 LUGLIO 1932

Tutti i Soci sono pregati di rinviare la presente scheda alla Direzione Generale del Touring, così che pervenga in tempo utile, ossia entro il 31 Luglio 1932.

La scheda che non conterrà variazioni di sorta, varrà come voto di approvazione al Bilancio 1931 e alla rielezione dei Consiglieri e Sindaci scaduti.

Tale scheda sarà rinviata al Touring aperta e affrancata con 10 centesimi. Le schede contenenti variazioni, che non consistano in semplici cancellature, dovranno essere affrancate come corrispondenza epistolare (L. 0,50).

Saranno respinte le schede tassate per mancata o insufficiente affrancazione.

NB. — Lo scrutinio seguirà per cura dei Sindaci il 1° Agosto 1932, iniziandosi alle ore 9.

Votazione del Bilancio Consuntivo del Touring per l'anno 1931.

Approvo il Bilancio presentato dalla Direzione Generale del Touring *per l'anno 1931 e le relative: Relazione del Consiglio e Relazione dei Sindaci, pubblicati nella* Rivista Mensile del Touring «Le Vie d'Italia» *N. 5, Maggio 1932, e sul* «Bollettino d'Informazioni ai Soci» *N. 2, Aprile 1932.*

NB. — Chi non intende approvare, cancelli la dichiarazione sopra scritta.

Votazione per la Nomina delle Cariche sociali:

Consiglieri uscenti di carica per compiuto triennio e rieleggibili:	**Consiglieri proposti pel triennio 1932 - 1933 - 1934:**
1. **Bertarelli** Ing. Comm. **Mario.**	1. ________________
2. **Bertolini** Comm. **Lorenzo.**	2. ________________
3. **Guasti** Avv. Gr. Uff. **Federico.**	3. ________________
4. **Fantoli** Ing. Prof. Cav. di Gr. Cr. Sen. **Gaudenzio.**	4. ________________
5. **Moldenhauer** Dott. Cav. **Carlo.**	5. ________________
6. **Porro** Gen. Conte Sen. **Carlo.**	6. ________________
7. **Radice** Avv. Cav. Uff. **Felice.**	7. ________________
8. **Rosetti** Avv. **Doro.**	8. ________________
9. **Sansoni** Ing. Comm. **Francesco.**	9. ________________
10. **Solmi** On. Prof. Cav. di Gr. Cr. **Arrigo.**	10 ________________
11. **Vismara** Ing. **Emirico.**	11. ________________

Sindaci uscenti di carica e rieleggibili:	**Sindaci proposti per l'esercizio 1932:**
1. **Lonati** Rag. Cav. Uff. **Angelo.**	1. ________________
2. **Magnocavallo** Rag. Cav. **Camillo.**	2. ________________
3. **Rocca** Dott. Rag. **Giambattista.**	3. ________________

NB. — S'intendono proposti per la conferma in carica i Membri il cui nome non è cancellato e quelli di fronte al nome dei quali non ne verrà scritto altro.

Lembo da piegare

Bozze di stampa di ritorno

§ 63 Indicat. Serv. Post. 1920, lettere c) e) f)

Affrancare
con bollo
da 10 centes.

Alla

Direzione Generale

del

Touring Club Italiano

MILANO

Corso Italia, 10

Lembo da piegare

Secondo lembo da piegare (seguire la linea punteggiata)

Primo lembo da piegare (seguire la linea punteggiata)

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

MILANO - CORSO ITALIA, 10

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

LEGGE 7 APRILE 1921, N° 610 - ROMA: VIA MARGHERA 2, ANGOLO VIA MAGENTA

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI
PROPAGANDA - ALBERGHI - PRODOTTO ITALIANO
SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Anno XXXVIII - N. 5	Proprietà letteraria ed artistica — Riproduzione vietata Non si restituiscono manoscritti nè fotografie Questa Rivista si compone: della pubblicità dalla pag. I alla pag. XVI, del testo dalla pag. 321 alla 400 e del notiziario dalla pag. *153* alla *192*.	Maggio 1932 (Anno X)

ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA

DEI SOCI DEL TOURING

A sensi degli articoli 26, 27 e 29 dello Statuto Sociale è indetta per votazione « ad referendum » l'Assemblea Generale Ordinaria dei Soci del T. C. I. che si chiuderà il giorno 31 luglio p. v.

ORDINE DEL GIORNO

1. Relazione del Consiglio Direttivo sull'andamento economico-morale dell'Associazione.
2. Relazione dei Sindaci sul Bilancio consuntivo per l'Esercizio 1931.
3. Voto sul Bilancio consuntivo 1931.
4. Elezioni:

a) di undici Consiglieri in conferma o sostituzione dei signori: ing. comm. MARIO BERTARELLI, comm. LORENZO BERTOLINI, avv. gr. uff. FEDERICO GUASTI, ing. prof. cav. di gr. cr. senatore GAUDENZIO FANTOLI, dott. cav. CARLO MOLDENHAUER, S. E. il gen. d'armata dott. senatore CARLO PORRO, avv. cav. uff. FELICE RADICE, avv. DORO ROSETTI, ing. comm. FRANCESCO SANSONI, on. prof. cav. di gr. cr. ARRIGO SOLMI, ing. EMIRICO VISMARA.

b) di tre sindaci in conferma o sostituzione dei signori: rag. cav. CAMILLO MAGNOCAVALLO, rag. cav. uff. ANGELO LONATI e dott. rag. GIAN BATTISTA ROCCA.

Al presente fascicolo è allegata una scheda per votazione « ad referendum » sugli oggetti sopra indicati.

Le schede (a norma degli articoli 31 e 32 dello Statuto Sociale) dovranno essere ritornate alla Sede del Touring non più tardi del 31 luglio p. v.

Lo scrutinio seguirà per cura dei Sindaci il successivo 1° agosto, iniziandosi alle ore 9.

Milano, 15 aprile 1932, Anno X.

IL CONSIGLIERE SEGRETARIO	IL PRESIDENTE
ALFREDO ZAFFARONI	**GIOVANNI BOGNETTI**

RELAZIONE DEL CONSIGLIO

PER L'ESERCIZIO 1931

I. - Consistenza patrimoniale. - II. Le spese per le pubblicazioni. - III. - Varie forme di propaganda. - IV. Servizio dogane - Trittici. - V. Le pubblicazioni periodiche. - VI. La Collezione "Attraverso l'Italia". - VII. Le Guide e gli Annuari. - VIII. Carte e Atlanti. - IX. Propagande speciali. - X. Escursioni e Campeggi. - XI. L'opera dei Consoli - Gli affiliamenti. - XII. Il servizio informazioni. - XIII. Per il miglioramento stradale. - XIV. I cartelli indicatori stradali. - XV. Il Villaggio Alpino.

CONSOCI,

Ci accingiamo anche quest'anno a stendere l'annuale rapporto sulla vita della Vostra Associazione col vivo desiderio della maggior brevità: ma quante cose debbono essere dette per darvi un'idea, sia pure approssimativa, dell'attività del nostro Touring!

Cominceremo, come di consueto, a dire della consistenza numerica. Siamo arrivati al 31 dicembre dello scorso anno a 414.014 Soci, con un aumento di 13.039 rispetto al 1930. Questo indice della penetrazione del Touring nella vita del Paese appare assai confortante: e il numero più sopra indicato assume particolarissimo rilievo se si pon mente che i Vitalizi son ben 210.672 (di cui 21.117 in corso di versamento a rate). Più del 50% dei Soci si è dunque legato al Touring per tutta la vita: fatto di importanza materiale evidente e di valore morale grandissimo. L'aumento enorme nel numero dei Vitalizi, pur incoraggiato con tutte le forze dal Vostro Consiglio, ha reso necessario un piccolo aumento di quota per ristabilire l'equilibrio finanziario rispetto agli annuali. La modificazione allo statuto, da Voi approvata unanimemente lo scorso anno, è andata in vigore da questo gennaio con risultati già promettenti.

I. Consistenza patrimoniale. — Il bilancio che Vi sottoponiamo può essere da Voi approvato con assoluta tranquillità e, come è tradizione costante del Vostro Consiglio, venne redatto con criteri della maggior prudenza. La rivalutazione della lira, così tenacemente e sapientemente voluta dal nostro Governo e dal suo Capo, ci ha procurato benefici considerevolissimi, soprattutto per quanto si riferisce ai titoli a reddito fisso, che costituiscono la più gran parte del patrimonio.

L'esercizio, anche dopo larghi accantonamenti prudenziali, si è chiuso con un avanzo di L. 146.408,99, destinato ad accrescere il fondo di riserva, che ha raggiunto la somma di L. 3.102.943,69. Il fondo di garanzia vincolato per i Vitalizi crebbe nel '31 di L. 3 milioni 876.050. Complessivamente esso risulta di L. 28.998.875.

I Soci Fondatori della Sede hanno fornito nell'annata un nuovo piccolo contributo di L. 5700: sono amici che vogliono dimostrare in questo modo tangibile la loro simpatia al Touring. Complessivamente il patrimonio, che nel '30 era di L. 28.496.167,50, sale alla fine del 1931 a L. 32.526.218,69. Due terzi di questa somma è investita in titoli dello Stato o da esso garantiti, e in Cartelle di Credito Fondiario. Le valutazioni vennero fatte in base ai criteri già da anni adottati: i titoli non rimborsabili a scadenza determinata al corso del 31 dicembre 1931; quelli rimborsabili a data fissa, a prezzo costante e non mai superiore alla pari. La rivalutazione dei primi verificatasi nell'annata è stata di L. 112.747,05 portata ad aumento del Fondo Fluttuazione Valori, che sale a L. 565,247,90. Se i titoli rimborsabili fossero stati valutati al corso di fine d'anno, il plus-valore dei titoli sarebbe risultato ancor maggiore, ma il Vostro Consiglio non ha creduto di tener conto di queste varianti, avendo acquistato i titoli per conservarli fino al rimborso. L'altro terzo è rappresentato da investimenti in stabili per complessive L. 8 milioni 078.700, fatti con criteri di grande prudenza e con risultati economici soddisfacenti.

II. Le spese per le pubblicazioni. — Esse riguardano le cinque Riviste Mensili: *Le Vie d'Italia; Le Vie d'Italia e dell'America Latina; L'Albergo in Italia; Le Strade; L'Alpe*, poi le pubblicazioni date gratuitamente ai Soci nell'annata, e precisamente: il volume Lombardia, Parte I, della collezione « Attraverso l'Italia », il 5° Volume della Guida delle Strade di Grande Comunicazione, la Carta dei dintorni di Roma al 200.000, poi l'Atlante Internazionale, il foglietto d'informazioni ai Soci e pubblicazioni varie.

Questa elencazione comprende le opere massime del Sodalizio, per le quali si son spese ben L. 7.752.470,55. Nelle forniture si son raggiunte le massime economie possibili, approfittando delle favorevoli condizioni del mercato.

III. Varie forme di propaganda. — Si sono spese nello scorso anno per questo titolo L. 374.673,65 destinate in parte ai premi di benemerenza e agli acquisti dei distintivi per le varie categorie di Soci, e per il resto a forme di propaganda nell'interesse generale che ci stanno molto a cuore, quali la propaganda forestale, la partecipazione a esposizioni e convegni e così via.

Le «Sezioni» hanno assorbito L. 348.890,10: somma cospicua ma ben giustificata quando si pensi che in essa sono comprese le erogazioni per attività di grandissimo interesse, quali

quelle rivolte al miglioramento stradale, a quello alberghiero, all'automobilismo, alle dogane, ecc.

IV. Servizio dogane - Trittici. — Le somme esposte in bilancio per i depositi cauzionali al 31 dicembre 1931 sono sempre rilevanti:

Presso la Sede L. 3.660.865,25 e presso gli Uffici Succursali L. 6.637.800,—.

Durante l'anno si ebbe complessivamente un movimento di depositi per L. 16 milioni 883.771,25.

È in continuo sviluppo la richiesta di carnets e di trittici a mezzo dell'assicurazione.

Attraverso varie Società di assicurazione vennero cauzionati depositi per L. 41.200.000 in confronto di L. 31.000.000 del 1930.

V. Le pubblicazioni periodiche. — 1. LE VIE D'ITALIA. Il favore di cui gode la nostra maggior Rivista è sempre assai notevole. Le 185.000 copie di tiratura, oltre ad assicurarle un primato quantitativo, riflettono la simpatia e la considerazione di cui viene sempre più circondata questa nostra Rivista, alla quale vanno le più assidue cure del Vostro Sodalizio.

Basta uno sguardo, anche fugace, alle 1800 pagine che compongono l'annata 1931 e alle oltre mille incisioni che ne formano il superbo corredo illustrativo, per rendersi conto della sua ricchezza e varietà.

L'illustrazione di località, di opere d'arte, di attività turistiche italiane ha avuto, naturalmente, parte preponderante anche lo scorso anno, in relazione agli scopi della Rivista, la quale però, intendendo il suo programma turistico nella forma più integrale e più viva, ha trattato problemi di palpitante attività, come quello dell'urbanesimo e quello così sentito e dibattuto dei rumori della strada e del modo di limitarli e di proteggerne le abitazioni, così come non ha mancato di illustrare quel complesso di nuove opere stradali, navali, edilizie, ferroviarie, automobilistiche, ecc. che costituiscono la più concreta manifestazione dell'odierna vita italiana.

Oggetto di un'attenzione speciale da parte dei lettori, ci appare, per tanti segni, il copiosissimo *Notiziario* di turismo, automobilismo, strade, ferrovie, navigazione, aviazione, sport, arte, ecc., nonchè la rassegna bibliografica che dà sobria notizia di tutte le pubblicazioni che più o meno direttamente si connettono alla cultura turistica.

2. LE VIE D'ITALIA E DELL'AMERICA LATINA. Non indegna della sua maggiore consorella si è dimostrata, anche nel 1931, questa nostra Rivista, la quale va sempre più affermandosi entro i confini del Regno, ma più ancora nelle lontane terre d'oltre Oceano, ove vivono ed operano milioni di nostri connazionali.

Il nobile programma de *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* è appunto quello di rendere sempre più intensi, proficui e cordiali i rapporti tra il nostro Paese e le Repubbliche del Sud e Centro America, e di tener viva negli italiani che colà risiedono la sacra fiamma della Patria. Còmpito, quindi, di un'alta idealità, ma che investe anche problemi di carattere eminentemente pratico e commerciale.

Questa sua concretezza fa sì che la Rivista non interessi soltanto gli italiani residenti in America, ma riscuota vasti e fervidi consensi anche entro i confini del Regno, sia da parte di coloro che si appassionano all'assillante problema dei rapporti economici tra nazione e nazione, sia da parte di quei lettori più dediti agli articoli descrittivi e alla curiosità scientifica e geografica, i quali restano soggiogati dalla vivace illustrazione di costumi, di opere, di paesaggi, di manifestazioni varie in regioni così lontane e così diverse dalla nostra Patria.

Non va poi dimenticato che questa Rivista, se è per metà dedicata a materia americana, nell'altra tratta della nostra Italia, illustrandone le bellezze naturali ed artistiche, ma soprattutto quelle poderose affermazioni industriali, commerciali e scientifiche che possono richiamare la proficua attenzione dello straniero o comunque provocare un lusinghiero giudizio sulla nostra capacità di iniziativa e di realizzazione.

3. Per le notizie riguardanti le altre Riviste del Touring: *L'Albergo in Italia, Le Strade, L'Alpe,* rimandiamo ai capitoli che trattano della « Propaganda speciale » e del « Miglioramento stradale ».

VI. La Collezione "Attraverso l'Italia". — I Soci del Touring hanno ricevuto quest'anno — la distribuzione è cominciata con una puntualità che sappiamo essere graditissima agli associati — il terzo volume della collezione dedicato alla *Lombardia occidentale*.

I criteri formativi di questa collezione si sono ormai orientati verso norme precise sia per la parte tecnica, sia per quella compilativa, e sono concepiti col chiaro fine di ciò che dovrà essere la collezione ultimata: una visione panoramica d'Italia tale che in essa risalti per ogni regione, per ogni città, per ogni borgo, il *genius loci*: sia attraverso le bellezze paesistiche e naturali, come attraverso alle estrinsecazioni dell'arte, specialmente *locale*.

Uno dei maggiori vanti della pubblicazione è quello di essere illustrata da fotografie *recentissime, aggiornatissime,* provenienti dalle fonti più varie e selezionate con rigorose norme obiettive. La collana, nei limiti permessi dalle necessità di questa scelta, dovrà dare una illustrazione *sistematica e completa,* nonchè armoniosamente distribuita, delle fattezze della nostra Patria.

I giornali italiani che si sono resi conto del valore e dell'organicità della nuova pubblicazione intrapresa dal Sodalizio, e hanno visto come rapidamente si siano maturati e perfezionati i criteri che la reggono, hanno dedicato quest'anno articoli di recensione assai importanti all'ultimo volume e hanno dato il loro plauso incondizionato al piano generale dell'opera e alla sua specifica realizzazione.

VII. Le Guide e gli Annuari. — 1. LE NUOVE EDIZIONI DELLA GUIDA D'ITALIA. - La Guida d'Italia, la cui distribuzione gratuita ai Soci ebbe termine nel 1929, viene tenuta viva e aggiornata con nuove edizioni, che nella maggior parte dei casi sono veri e propri rifacimenti. Potendo ormai l'Ufficio redazionale dedicare tutta la propria attività a questo lavoro, si è giunti a raddoppiare il numero dei volumi di produzione annua: il 1930 vide la nuova edizione delle Guide del Piemonte e della Lombardia; il 1931 quella di due città: *Roma* e *Napoli*, nelle quali, in questi ultimi tempi, sono stati eseguiti dal Regime imponenti lavori che hanno profondamente modificato il loro aspetto.

In *Roma e dintorni* (692 pagine, 6 carte geografiche, 3 piante di città, 70 piante di antichità e di edifici, 5 stemmi) è rispecchiato tutto il profondo rinnovamento subito dalla Capitale e dall'Agro Romano negli anni che ci separano dal 1925, data della prima edizione. Gli scavi e la sistemazione dei Fori Imperiali, dei Templi Repubblicani, del Teatro di Marcello, dell'Augusteo, del Sepolcro degli Scipioni, della Domus Aurea; la creazione dei nuovi musei di Roma, dell'Impero Romano, delle Missioni; l'apertura al pubblico della Galleria Spada, il riordinamento della maggior parte delle raccolte artistiche; l'apertura di nuove arterie; la costruzione di ponti, di parchi, di stadi, di quartieri, di monumentali palazzi pubblici; l'impulso dato alle bonifiche della Campagna Romana sono minutamente trattati nei 17 itinerari nei quali è suddivisa la descrizione della Città Eterna e nei 12 dei Dintorni. Una sezione apposita, cui è premesso un cenno generale, è dedicata al nuovo Stato creato dalla Conciliazione, la Città del Vaticano. Non mancano suggerimenti utili al visitatore. La cartografia è stata aumentata di una pianta al 4800, comprendente il Colosseo, la Domus Aurea e le Terme di Traiano: molto più numerose sono le piante in nero; furono introdotti gli stemmi di Roma e delle principali città dei dintorni.

La Guida di *Napoli e dintorni* (616 pagine, 7 carte, 12 piante di città, 51 piante di edifici e schemi e 6 stemmi), pur non essendo aumentata di mole, è lo specchio fedele dei mutamenti e miglioramenti, cui l'opera dell'Alto Commissario e del Municipio vanno sottoponendo la popolosa metropoli del Mezzogiorno. Così, nella nuova edizione si troverà notizia dei restauri che vanno restituendo alla città tanti insigni monumenti e chiese nella loro originaria grazia: basti citare il Castel Nuovo, l'Incoronata, S. Maria Donnaregina, S. Lorenzo Maggiore, S. Gennaro extra moenia, il Chiostro dei SS. Severino e Sossio, quello di S. Chiara. Come pure vi sono registrati l'ordinamento del nuovo Museo della Floridiana e la riorganizzazione di alcune parti del Museo Nazionale e della Pinacoteca e di altre collezioni.

Sono state descritte, via via che s'incontrano lungo gli itinerari, le nuove opere stradali, edilizie e portuali di recente inaugurate o in corso di costruzione, come il Porto Industriale, la nuova Stazione marittima, il Parco di Posillipo con le meravigliose strade di accesso, la Galleria della Vittoria, la via litoranea, le nuove funicolari, i nuovi quartieri periferici, il grande Ospedale in costruzione, lo Stadio del Littorio, l'autostrada Napoli-Pompei; gli scavi di Pompei ed Ercolano, i lavori di sgombero e di sistemazione compiuti nei Campi Flegrei. Anche in questo volume sono state accuratamente aggiornate tutte quelle notizie (tariffe di mezzi di trasporto, alberghi, orari, ecc.), di non grande importanza prese singolarmente, ma essenziali ai fini di una Guida e che mutano di continuo.

È con viva soddisfazione che si può inoltre annunciare che la prima tiratura delle nuove edizioni di questi volumi si è in breve esaurita e si è dovuto provvedere sollecitamente a ristampe delle quali, naturalmente, si è approfittato per correggere talune piccole inesattezze.

Sono in preparazione dall'autunno scorso altri due volumi della Guida: la terza edizione dei vol. I e II delle *Tre Venezie*, che verranno pubblicati a breve distanza l'uno dall'altro nella primavera corrente.

2. LA GUIDA D'ITALIA PER GLI STRANIERI. Si compiono nel 1932 dieci anni da che è uscito il primo volume di questa serie di Guide, che costituisce indubbiamente il più efficace e appropriato mezzo per la diffusione della conoscenza del nostro Paese e per la propaganda turistica all'estero. È infatti nel 1922 che fu pubblicato il volume *Italie - Des Alpes à Rome*, che ebbe una seconda edizione e fu poi trasformato in *Italie du Nord*.

La collezione comprende 10 volumi, ormai noti ovunque, divisi in tre edizioni: francese, inglese e tedesca. Nell'anno scorso la vendita ha proseguito, attraverso le Case estere a cui è stata concessa l'esclusività per tutto il mondo (Libreria Hachette di Parigi per l'edizione francese; Muirhead Guide-Books Ltd. di Londra per l'edizione inglese; Ludwig Ravenstein A. G. di Francoforte sul Meno per l'edizione tedesca).

Nel 1931 hanno veduto la luce due nuove edizioni: *Oberitalien*, 2ª edizione e *Italie en un volume*, 2ª edizione. Non sono ristampe, ma rifacimenti profondi, che tengono conto sia nel testo, sia nella cartografia, delle rapide e felici trasformazioni che va subendo in questi anni il nostro Paese.

La diffusione di questi volumi si è rallentata nell'anno decorso in modo notevole, in conseguenza della crisi mondiale e del diminuito numero di turisti stranieri che visitano l'Italia. Il Vostro Consiglio ha perciò ritenuto opportuno di ridurre al minimo le rimanenze esistenti di questi volumi e di svalutarle notevolmente. Per l'avvenire, via via che se ne presenterà la necessità, verranno preparate nuove edizioni di modesta tiratura, e quindi di rapido esaurimento, in modo da fornire al visitatore straniero delle guide sempre aggior-

nate e perfettamente corrispondenti alle sue necessità e in tutto consone agli interessi dell'Italia.

3. Guida dei Campi di Battaglia. Nel 1931 la diffusione di questa fortunata pubblicazione si mantenne all'altezza degli anni precedenti. Venne pubblicata la seconda edizione del Volume II (Il Cadore, la Carnia e l'Alto Isonzo) e apparve in luce, per la prima volta, il Vol. VI « I Soldati italiani in Francia », che descrive le gesta del II Corpo di Armata Italiano sui Campi di battaglia dell'Ardre, di Bligny, dello Chemin des Dames.

4. La Guida delle Strade di grande comunicazione, iniziata (nella sua seconda serie di dopoguerra) nel 1927, è stata completata nel 1931, col 5° volume, dedicato all'Italia Insulare, ai Possedimenti e alle Colonie, e distribuite gratuitamente a tutti i Soci.

È questa una nuova descrizione delle strade italiane, particolarmente gradita agli automobilisti e ai ciclisti per la sua forma schematica e pratica. Essa subirà, via via che se ne presenti la necessità, nuove edizioni seguendo il rapido progresso che segna la viabilità in Italia per cura dell'Azienda Autonoma Statale della Strada e delle Amministrazioni Provinciali. Una nuova edizione del Volume I, che comprende il Piemonte, la Lombardia, la Liguria e parte dell'Emilia, è già stata pubblicata nel 1930; è in preparazione la 2ª edizione del volume che descrive le Tre Venezie e parte dell'Emilia.

VIII. Carte e Atlanti. - 1. La Carta delle Zone turistiche d'Italia. La collezione si è accresciuta nel 1931 di due fogli, l'uno distribuito gratuitamente a tutti i Soci, che rappresenta *Roma e dintorni* al 200.000, con sul retro una *pianta di Roma* al 20.000, espressamente disegnata per facilitare gli attraversamenti. Varie sono le ragioni che ci hanno indotto a offrire ai Soci una Carta della zona attorno alla Capitale. Il numero degli italiani che visitano Roma, è ogni anno molto rilevante ed era quindi giusto mettere a loro disposizione una carta aggiornata della zona attorno alla città. Non era possibile pensare a una Carta al 50.000 o comunque in scala più particolareggiata che il 200.000, perchè essa avrebbe richiesto uno spazio molto maggiore, mentre il 200.000 si è rivelato largamente sufficiente per gli scopi pratici di chi percorre una zona di collina e di bassa montagna, come per gran parte è il Lazio.

Un altro foglio, posto in vendita, nell'estate, riguarda *S. Martino di Castrozza* e le zone adiacenti. È questa indubbiamente una zona di interesse turistico di primissimo ordine, sia per coloro che vi si recano in villeggiatura, sia per gli escursionisti e per gli alpinisti. Il foglio è stato quindi accolto con vivo interesse non solo in Italia, ma anche all'estero, ove è ben nota la bellezza dello scenografico gruppo delle Pale di S. Martino. Questo foglio si riattacca a quelli precedentemente pubblicati: *La Val Gardena e i Gruppi della Marmolada, Catinaccio, Sassolungo e Sella* e *Cortina d'Ampezzo e le Dolomiti Cadorine.*

2. La Carta d'Italia al 250.000 viene continuamente rinnovandosi, in ragione di alcuni fogli all'anno, in nuove edizioni, frutto di una profonda revisione, che talora giunge sino a un completo rifacimento dell'incisione. All'aggiornamento di questa Carta, di gran lunga la più diffusa Carta d'Italia esistente (oltre 7 milioni e mezzo di fogli distribuiti) il Sodalizio dedica cure specialissime, tanto più che essa costituisce la Carta base del Touring, e quindi un patrimonio cospicuo, che potrà ancora dar luogo a utilizzazioni molteplici.

Non è facile còmpito quello di ricercare e di registrare su una carta dell'estensione di circa 10 metri quadrati di superficie disegnata (oltre 600 pietre litografiche per i diversi colori) tutte le trasformazioni che vengono mutando si può dire giorno per giorno la faccia del nostro Paese, strade e ferrovie, bonifiche e opere edilizie, toponomastica e circoscrizioni amministrative, quote altimetriche, canali e alvei fluviali, ecc.

Un apposito ufficio del Reparto Cartografico si dedica a questo ingente e complesso lavoro.

Nel 1931 sono state pubblicate nuove edizioni, rifatte in parte più o meno rilevante, dei seguenti fogli: 2, Domodossola; 8, Susa; 9, Torino; 11, Brescia; 13, Venezia; 15, Cuneo-Imperia; 17, Pisa; 19, Ravenna; 20, Pesaro; 21, Livorno; 26, Orbetello; 27, Civitavecchia; 30, Sansevero; 33, Tempio Pausania; 36, Benevento; 38, Bari; 52, Messina. Di nuovo disegno è il foglio 20 bis, Quarnaro-Zara. Altri fogli sono attualmente in lavoro quanto all'incisione. Chè, quanto alla redazione, tutti i fogli vengono tenuti si può dire settimana per settimana a giorno dei mutamenti che avvengono.

Il prezioso materiale che serve per l'aggiornamento della Carta al 250.000 viene in seguito usato per l'aggiornamento delle altre Carte.

3. La Carta Aeronautica al 250.000, che si pubblica in collaborazione col R. Aero Club d'Italia, si è avviata al completamento. Ai tre fascicoli pubblicati nel 1930 se ne sono aggiunti altri tre: sono finora 36 fogli pubblicati. I restanti fascicoli sono in preparazione.

È questo un adattamento della Carta d'Italia al 250.000, di cui abbiamo discorso sopra, alle speciali esigenze della navigazione aerea. Con speciali accorgimenti tecnici vengono messi in luce gli elementi più utili all'aeronauta; ad esempio, le quote altimetriche principali, gli aeroporti (con l'indicazione convenzionale dei vari servizi), i fari, le stazioni meteorologiche, le stazioni radiotelegrafiche e radiotelefoniche, le rotte obbligatorie, le zone vietate all'aeronavigazione civile, ecc. Sui margini dei fogli sono riportate le piantine degli aeroporti civili e numerose declinazioni magnetiche.

Anche questa carta del Touring ha incontrato un vivo successo. E il Touring è lieto

di poter dare alla gloriosa aviazione italiana il sussidio cartografico che le è necessario e di creare un'opera che pone l'Italia all'avanguardia nel campo della cartografia aerea.

4. L'Atlante Internazionale ha proseguito nell'anno decorso il suo sicuro cammino in Italia e nel mondo. Mentre è ormai quasi esaurita la 3ª edizione (1929), si inizia la stampa della 4ª edizione.

Nel 1931 si svolse però gran parte del lavoro di aggiornamento per la prossima edizione. Conscio della necessità di mantenere e di consolidare, con una continua ricerca di perfezionamenti, il primato che il nostro Atlante ha conseguito fra le consimili opere cartografiche di tutto il mondo, il Vostro Consiglio non ha esitato a dedicare alla nuova edizione dell'Atlante le somme e le energie necessarie. È stata nominata una speciale Commissione per l'aggiornamento dell'Atlante; di essa fanno parte insigni geografi italiani, che si sono ripartiti fra di loro, secondo i loro speciali studi, le diverse tavole da rivedere. Alla sede del Touring funziona un Ufficio apposito che ricerca e centralizza le notizie, le correzioni, le osservazioni e proposte che gli pervengono e le traduce, dopo un severo vaglio, in correzioni e aggiunte sulle bozze delle rispettive tavole, secondo i criteri fissati fin dall'inizio della redazione dell'opera. La ricerca delle informazioni è basata principalmente sulla consultazione di nuove carte e nello spoglio della letteratura geografica in senso largo, comprendendovi cioè le guide turistiche, le riviste, i bollettini di Società geografiche, orari di ferrovie e di linee di navigazione, censimenti, annuari statistici, documenti diplomatici, ecc. Ma naturalmente un certo numero di correzioni pervengono dagli stessi consultatori dell'Atlante, da amici del Touring che sono sparsi in tutto il mondo.

L'Atlante desta anche all'estero interesse vivissimo e ci procura tuttora lettere di plauso e recensioni favorevolissime.

Queste testimonianze ci giungono tanto più gradite, in quanto esse costituiscono un'ottima preparazione per la penetrazione della nostra massima opera all'estero. Le trattative che avevamo avviate con grandi case librarie per la pubblicazione di speciali edizioni, non hanno tuttavia ancora potuto essere concluse, data la incertezza della situazione in tutti i Paesi del mondo. Per intanto va diffondendosi l'edizione italiana e quella speciale in lingua spagnuola.

IX. Propagande speciali. — La propaganda alberghiera intesa soprattutto come contributo al miglioramento degli alberghi, è sempre oggetto di vive cure. Suo organo è la Rivista *L'Albergo in Italia,* che col 1931 ha compiuto il suo VII anno di vita. Essa ha continuato ad occuparsi principalmente degli interessi e dei problemi alberghieri, della tecnica degli impianti, del materiale e delle forniture d'albergo, delle Scuole Alberghiere e delle questioni inerenti al personale, delle relazioni dell'albergatore col fisco e con la legge, dell'igiene alberghiera, della descrizione dei più notevoli alberghi delle località di soggiorno e di cura. La Federazione Nazionale Fascista Alberghi e Turismo, volendo dimostrare il suo favorevole apprezzamento a questo periodico, ebbe ad affidargli la pubblicazione delle proprie comunicazioni agli albergatori.

Il *Manuale dell'Industria Alberghiera,* sempre sorretto dal favore della classe e di tutti gli interessati nelle industrie d'albergo, ha visto pubblicarsi entro l'anno una nuova ristampa della sua terza edizione.

Scuole alberghiere. L'esperienza decennale compiuta dalla nostra Scuola Professionale Alberghiera gestita fin dalle origini unitamente all'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche, conferma le buone previsioni che per essa s'erano fatte ai suoi inizi. I risultati si constatano specialmente ora, dopo che la riuscita professionale degli allievi ha potuto giungere ad una meta: e a tale riguardo va detto che fra essi non mancano coloro che elevandosi al disopra delle mansioni subalterne alle quali la Scuola li avvia, sono pervenuti ad occupare posti di concetto nella carriera amministrativa.

Nel corso dell'anno scolastico si sono verificati anche diversi trasferimenti di allievi all'estero. La Scuola ha favorito tali combinazioni: però una vera organizzazione dello scambio del personale con l'estero, quale è nei voti nostri e degli albergatori, non ha potuto ancora realizzarsi, a cagione principalmente della crisi che limita al minimo le assunzioni nelle aziende alberghiere di tutti i Paesi. Nonostante le accennate difficoltà, gli allievi furono però tutti collocati negli Alberghi cittadini, in modo da potervi compiere il necessario tirocinio.

Il nuovo assetto didattico dei Corsi di Avviamento al lavoro ha fatto quest'anno ottima prova nella Scuola di Avviamento Alberghiero istituita dal Comune di Milano. Assai opportuno si è rivelato il maggior orario assegnato allo studio delle lingue straniere, sia per il più intenso insegnamento del francese, sia per l'insegnamento della lingua inglese nuovamente istituito. Gli insegnamenti professionali di cucina e di sala vennero impartiti con criterio specificamente pratico, mediante l'intervento degli Insegnanti stessi della Scuola Professionale.

Ci corre debito infine di ricordare il valido e costante aiuto recato alla nostra Scuola dagli Organi federativi e sindacali, dall'Ufficio di Collocamento Albergo e Mensa e dalla quasi totalità degli Albergatori di Milano, che diedero la preferenza nell'assunzione ai nostri allievi, concedendo loro di frequentare le lezioni.

2. La Propaganda forestale. Nel 1931 la Rivista *L'Alpe,* ha alacremente proseguito nello svolgimento del proprio programma di volgarizzazione della selvicoltura, di tutto quanto ha tratto con l'assestamento della montagna, con la razionalizzazione delle colture sil-

vo-pastorali, coll'impiego dei gassogeni a combustibile legnoso, ecc., ed ha pubblicato altre tre monografie dell'interessante serie speciale, iniziata nel 1930 e precisamente: il numero dedicato alle Conifere della montagna italiana (nel gennaio), quello che illustra le Conifere mediterranee in Italia (nel giugno) e quello che tratta del Castagno e del Faggio (nel dicembre).

Nella Relazione del 1930 facevamo presente come questa pubblicazione meriterebbe una diffusione ben maggiore, soprattutto presso Comuni e Provincie, e questo dobbiamo confermare anche questa volta. Stupisce veramente come gli Amministratori di tanti Enti pubblici si privino di una consultazione che può spesso riuscir loro preziosa. Ci conforta tuttavia la constatazione che la Milizia Forestale e i veri tecnici forestali, la considerino come l'organo più adatto per la trattazione dei loro studi e dei problemi più interessanti che si riferiscono alla selvicoltura.

X. Escursioni e Campeggi. — Anche lo scorso anno è stato caratterizzato da una particolare attività escursionistica. Esso ha avuto inizio con due escursioni invernali in *Val Formazza* e si è concluso con la grande Escursione in *Tripolitania*. Quest'ultima permise ad un gruppo di Soci di spingersi fino a Gadames, di inaugurarvi il nuovo Albergo, segnando con questa prima escursione in carovana verso le porte del Sahara l'inizio di una nuova era turistica per la Colonia.

Tra queste due manifestazioni furono organizzate, in ordine di tempo, una escursione pasquale *dal Sebino al Benaco,* attraverso le valli bresciane e lungo la riviera del Garda; un'escursione *nella Romagna e nel Casentino* nel giugno che, iniziatasi a Ravenna e terminata a Firenze, ha dato modo ai Soci di ammirare con le bellezze artistiche e storiche di alcune famose località della terra del Duce, le grandiose opere di bonifica romagnole, le lussureggianti coltivazioni agricole, i vivai delle grandiose foreste demaniali di Camaldoli e Vallombrosa. Nel settembre, la seconda *grande Crociera popolare,* Genova - Costa Azzurra-Napoli-Palermo-Bocche di Cattaro-Trieste, raccolse una comitiva di oltre quattrocento iscritti, riconfermando l'utilità di queste manifestazioni del Touring, che sono accolte col massimo favore da parte dei Soci.

CAMPEGGIO. Il X Campeggio del Touring è stato elevato in prossimità di *Casera Razzo,* ai confini tra la Carnia e il Cadore. I Soci poterono compiere una ricca serie di escursioni e di gite in località di grande e primitiva bellezza, quasi assolutamente sconosciute.

XI. L'opera dei Consoli - Gli affiliamenti. — Nel 1931 venne alacremente continuata l'opera iniziata fin dal 1929 per nominare un console del Sodalizio in ogni Comune. In pari tempo si procedette all'eliminazione di tutti quei Consoli pei quali, in seguito a trasferimento o ad altri motivi, si rese necessario tale provvedimento.

Complessivamente nel corso dell'anno si nominarono 906 nuovi Consoli, mentre 567 cessarono dalle loro funzioni, di modo che al 31 dicembre u. s. il numero totale dei Consoli civili era di 5980.

L'istituzione dei Consolati Militari nelle Forze Armate dello Stato può dirsi ormai completa. Il Touring contava infatti alla data del 1º marzo u. s. ben 474 Consoli Militari nel R. Esercito, 30 nella R. Marina, 57 nella R. Aeronautica, 119 nella R. Guardia di Finanza, 371 nella M. V. S. N., comprese tutte le Milizie speciali: in totale 1056 Consoli Militari. Si è inoltre dato maggior impulso alla nomina dei Consoli Universitari negli Atenei del Regno ed anche si è mirato ad essere rappresentati nelle più grandi aziende bancarie, industriali, commerciali, ecc.

Nel 1931 vennero inoltre nominati 22 Legali e 46 Medici portandone così il numero complessivo — deduzione fatta delle cessazioni per trasferimento, ecc. — rispettivamente a 456 e 1352.

Nello scorso anno si procedette all'affiliamento di 70 alberghi, sempre seguendo rigidamente il criterio di una maggiore esigenza — in relazione alle accresciute e giustificate pretese dei turisti — nei requisiti delle case alle quali viene concesso il privilegio di fregiarsi della targa portante l'insegna del Touring. Lo stesso criterio è stato anche seguito nel rinnovo dei contratti scaduti, cosicchè si stanno a mano a mano eliminando dalla categoria degli alberghi affiliati tutti quelli che non presentano un minimo di conforto oggimai indispensabile.

Vennero così disdetti, ricusandone il rinnovo, 125 affiliamenti.

Inoltre nel 1931 si affiliarono: 18 farmacisti, 25 autorimesse, 18 meccanici, 16 rivendite di benzina e lubrificanti, 5 rivendite di fotografie locali, 107 negozi e ditte varie.

XII. Il servizio informazioni. — Questo servizio, per il quale funziona alla Sede un apposito Ufficio convenientemente attrezzato, riesce molto gradito ai Soci, anche stranieri; ed il Touring è lieto di mettere gratuitamente a disposizione il suo vasto materiale informativo e l'esperienza dei suoi uffici in ogni campo del turismo nazionale e internazionale.

L'Ufficio Informazioni risponde a viva voce e per corrispondenza a tutte le domande aventi interesse turistico, in senso lato, che gli vengono rivolte. Le richieste vertono generalmente su piani di viaggio, itinerari stradali e ferroviari, condizioni di transitabilità dei valichi alpini e appenninici, stato delle strade, scelta della villeggiatura ai monti, al mare e ai laghi, categoria e tariffe di alberghi e ristoranti, altezza e condizioni della neve nelle stazioni invernali, bibliografia turistica, alpinistica e geografica di stati e regioni, legislazione automobilistica, turistica, alberghiera, ecc. A volte tuttavia le domande si scostano o esulano completamente dal campo delle competenze del Sodalizio: anche a queste tuttavia viene risposto nei limiti del possibile,

soprattutto se si tratta di stranieri.

L'Ufficio Informazioni distribuisce inoltre, contro rimborso delle spese di copia, degli itinerari automobilistici espressamente preparati che, riuniti in libretto, si rivelano particolarmente utili nei lunghi viaggi. La scelta dell'itinerario da centro a centro viene fatta in base alle indicazioni dei Soci, tenendo cioè particolarmente conto dei coefficienti velocità, paesaggio, arte, ecc. Esso cura pure la diffusione di opuscoli e prospetti di propaganda che gli pervengono dall'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche, dalle Aziende di Cura, Soggiorno e Turismo, da Agenzie di Viaggi, da Società ferroviarie, alberghi, ecc.

In stretto rapporto coll'Ufficio Informazioni funziona l'Ufficio di Consulenza Legale, al quale ricorrono con frequenza soprattutto i Soci automobilisti italiani e stranieri.

XIII. Per il miglioramento stradale. — 1. L'Istituto Sperimentale Stradale. Nel corso del 1931 il nostro Istituto Sperimentale Stradale, che da quattro anni viene gestito in comune col R. Automobile Club d'Italia, ebbe a fronteggiare un lavoro di gran lunga maggiore che nell'anno precedente in causa principalmente dello sviluppo sempre più largo che viene dato dall'Azienda Autonoma Statale della Strada al controllo sperimentale dei materiali impiegati per la sistemazione e manutenzione delle strade statali. Sono infatti passate alle prove ben 1101 campioni in luogo di 647 dell'anno 1930, con un aumento quindi del 70 %. Di quei 1101 campioni, ben 679 pervennero da parte degli Uffici dell'A. A. S. S., e se si tien presente che buona parte dei campioni inviati dalle Ditte private si riferiscono ancora a lavori per conto dell'A. A. S. S., si può concludere che circa i tre quarti dell'attività dell'Istituto per quanto riguarda le prove sui materiali stradali è da riferirsi al servizio dell'Azienda Autonoma Statale della Strada.

Il Touring e il R. A. C. I. possono ben compiacersi d'aver potuto mettere a disposizione della benemerita Azienda una così utile istituzione, frutto di molti anni d'organizzazione e d'ingenti spese; onde non solo gradito, ma anche ben giustificato appare quel contributo che essa gli destina annualmente come concorso nelle spese di gestione.

Attualmente sono già passati alle prove oltre 2000 campioni, che nel complesso già permettono una valutazione delle disponibilità del nostro Paese in fatto di materiali stradali. La formazione d'un campionario e d'una carta geografica in cui siano ubicate le varie cave completerà la valorizzazione di questa preziosa dotazione sperimentale, ed allo scopo già trovasi avviato il necessario lavoro.

Nell'annata scorsa il Laboratorio si arricchì di parecchie nuove macchine originali, e di altre è in corso la costruzione, allo scopo di sempre meglio far corrispondere i mezzi dell'Istituto alla natura delle prove e delle ricerche che gli sono proposte o di cui prende l'iniziativa. Giova qui accennare come si trovi in corso d'impianto un'apposita macchina, di costo rilevantissimo, per le prove sulle gomme semipneumatiche onde accertare se corrispondono ai requisiti recentemente stabiliti per legge: impianto sollecitato dal Ministero delle Comunicazioni, il quale espresse formalmente l'intenzione che tali prove abbiano ad essere eseguite a cura di apposita Commissione Ministeriale, presso il nostro Istituto.

2. La « Strada Sperimentale di Binasco ». Lungo questa Strada Sperimentale, ormai storica, venne nello scorso anno praticata una terza circolazione artificiale, che raggiunse le 100.000 tonnellate su ogni campione, allo scopo di meglio mettere in chiaro talune caratteristiche delle pavimentazioni cementizie, di cui si è ivi realizzato un completissimo campionario. Alla circolazione artificiale si fece precedere una diligentissima livellazione di precisione. Non fu però possibile far seguire la nuova livellazione dopo la circolazione artificiale pel sopraggiungere dei rigori invernali. Quest'operazione seguirà prossimamente, e si può far conto che entro l'anno corrente la Strada Sperimentale di Binasco avrà detto l'ultima sua parola in argomento d'estrema importanza e di tutta attualità, qual'è la pavimentazione cementizia delle nostre strade.

Continuò nel 1931 l'intervento del nostro Istituto nelle osservazioni relative ai campioni di pavimentazioni bituminose permanenti e semipermanenti, a caldo e a freddo, che in numero di 50 occupano 2500 metri della Strada Statale dei Giovi, da Binasco verso Pavia. Anche questo campo sperimentale ha dato ormai preziosi frutti, concorrendo a precisare i criteri tecnici a cui dovranno in via definitiva ispirarsi i progetti di sistemazione delle principali nostre strade.

3. Commissioni e Congressi. Nello scorso anno il Direttore dell'Istituto — che rappresenta il Touring nel Consiglio d'Amministrazione dell'A. A. S. S. e che nel Sindacato Fascista degli Ingegneri fu recentemente messo a capo della Sezione ingegneri stradali — prese parte ai lavori di parecchie Commissioni, che hanno per oggetto strade e ricerche attinenti per qualche conto alla tecnica stradale, e sono particolarmente da ricordare:

— La Commissione Ministeriale istituita presso l'Azienda Autonoma Statale della Strada per la compilazione delle Norme relative alle qualità che si devono esigere pei materiali stradali. Questa Commissione ha già ultimati i suoi lavori per quanto riguarda i catrami, e le relative Norme saranno quanto prima sancite per Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici.

— La Commissione per l'Ingegneria Stradale istituita presso il Consiglio Nazionale delle Ricerche. Ai lavori di questa Commissione il nostro Istituto ha recentemente contribuito con un lavoro di notevole mole e grande importanza pratica circa il controllo delle emulsioni bituminose nei riguardi degli impieghi stradali. Sono poi in corso altre ricerche pure molto importanti che hanno rela-

zione col calcolo delle pavimentazioni cementizie.

— La Commissione per lo studio degli agglomerati idraulici, parimenti istituita presso il Consiglio Nazionale delle Ricerche, alla quale il nostro Istituto diede pure notevole concorso con ampie ricerche sperimentali circa l'influenza della qualità della sabbia sulla resistenza delle malte cementizie, ricerche condotte in collaborazione coi Laboratori delle Scuole d'Ingegneria di Roma, Genova, Torino e Padova.

Lo stesso Direttore dell'Istituto intervenne poi al I Congresso della Nuova Associazione Internazionale per le Prove sui Materiali (N. A. I. E. M.), tenutosi in Zurigo nello scorso settembre, presentandovi una Relazione circa « L'unificazione mondiale dei metodi di prova pei cementi », relazione che diede luogo a viva discussione terminata con la decisione che sia nominata una Commissione internazionale incaricata di proporre nuove Norme d'applicazione generale.

4. RIVISTA « LE STRADE ». Questa Rivista ha compiuto col 1931, sotto le insegne del Touring, il tredicesimo anno di vita, continuando lo svolgimento del suo programma ormai ben definito: discutere tutte le questioni d'attualità nel campo stradale, sia tecniche, sia amministrative ed economiche; tenere informati i lettori di ogni novità nel campo tecnico stradale, seguendo il movimento mondiale di questi studi e di queste esperienze; fare propaganda per ogni desiderabile progresso nel nostro Paese in fatto di costruzioni, sistemazioni e manutenzioni stradali, di regole e discipline per la circolazione, di riforme amministrative attinenti ad un migliore ordinamento stradale.

Nello scorso anno formarono particolare oggetto di trattazione: la riforma della Finanza locale, che ebbe così profonda ripercussione sulle sorti della così detta « viabilità minore », lo studio dei rapporti tra i trasporti stradali ed i trasporti ferroviari, tuttora di grande attualità e di tanta importanza che appena occorre ricordare.

Le Strade ospitarono, nel corso del 1931, alcune relazioni su nuove ricerche sperimentali compiute presso il nostro Istituto, relative ai metodi di prova sui cementi ed alla resistenza dei calcestruzzi rispetto all'attrito delle ruote cerchiate di ferro. I migliori tecnici stradali affidano volentieri alla nostra Rivista la descrizione di importanti lavori eseguiti o l'espressione del loro parere sulle questioni stradali d'attualità. Conviene infine ricordare che la penetrazione e l'influenza della Rivista è notevolmente aumentata da una larga distribuzione in omaggio tra gli Uffici Tecnici da noi, e presso le maggiori Istituzioni e personalità all'Estero.

XIV. I cartelli indicatori stradali. — Il lavoro per ampliare e migliorare la rete delle segnalazioni lungo le strade d'Italia e nell'interno degli abitati si è svolto nello scorso anno con la consueta attività per dare uno sviluppo sempre maggiore agli allacciamenti delle strade secondarie con quelle di grande comunicazione. Contemporaneamente intensificammo pure il collocamento dei cartelli di pericolo lungo le strade statali, senza trascurare la graduale sostituzione di quelli messi fuori uso dalle intemperie o dagli atti di vandalismo.

Se per la crescente diffusione dell'automobilismo e del motociclismo e per la continua propaganda svolta dal nostro Sodalizio e da vari Enti Turistici viene sempre più apprezzata da chi ha governo di strade l'utilità dei cartelli indicatori e se già in qualche pubblica Amministrazione comincia a farsi strada l'idea che le segnalazioni costituiscono un indispensabile complemento della viabilità e che la loro messa in opera e la loro manutenzione va quindi considerata come un servizio ordinario e obbligatorio che deve procedere di pari passo con quello della sistemazione e conservazione del piano stradale, bisogna tuttavia riconoscere che le difficoltà che si devono superare per un normale e organico svolgimento del lavoro non sono ancora nè poche nè lievi nè di natura tale da scomparire in breve volgere di tempo. Ma anche dove gli organi dirigenti e responsabili annettono alle segnalazioni la dovuta importanza, si verifica sovente che coloro che sono preposti alla manutenzione di determinati gruppi di strade, o perchè non hanno un eguale concetto dell'utilità dei cartelli indicatori o perchè partono da criteri diversi nel classificare il grado di pericolo di determinate curve e di determinati incroci, procedono in modo non uniforme nella messa in opera dei cartelli, nonostante i piani dettagliati e le precise indicazioni fornite dal nostro Sodalizio. Da questo deriva quella certa discontinuità che si riscontra talvolta nelle segnalazioni di alcune strade e di alcune zone e dalla quale si potrebbe quasi indovinare dove termina una gestione e dove ne comincia un'altra. Tutto ciò non fa naturalmente che accrescere la nostra mole di lavoro obbligandoci a frequenti sopraluoghi ed a spostamenti di cartelli che potrebbero essere facilmente evitati.

Giova augurarsi che col tempo anche questi inconvenienti possano essere eliminati e che la messa in opera dei cartelli possa procedere con quel carattere di uniformità che è desiderabile e che cerca di ottenere il nostro Sodalizio, basandosi sull'esperienza acquisita in tanti anni di lavoro.

Oltre al collocamento ed alla manutenzione dei cartelli lungo le strade d'Italia, abbiamo pure intensificato nello scorso anno la segnalazione nelle Colonie, ampliando la rete dei cartelli indicatori nell'Isola di Rodi, in Tripolitania ed in Cirenaica, per adeguarla ai bisogni del turismo locale.

Il modo costante con cui abbiamo proceduto nel nostro còmpito, pur attraverso le molteplici difficoltà sopra accennate, si può desumere dal riassunto seguente, dal quale si deduce che a partire dal 1° gennaio 1921 fino al 31 dicembre 1931 il Touring ha fatto mettere

in opera 124.034 cartelli per una superficie equivalente a 55.162 mq.

Anno	N. dei cartelli collocati	Superficie corrispondente in mq.
1921	4.500	1.417
1922	8.973	2.826
1923	16.014	5.044
1924	26.339	8.286
1925	37.066	13.233
1926	54.551	20.001
1927	79.388	28.694
1928	96.236	36.276
1929	106.350	40.450
1930	114.972	45.560
1931	124.034	55.162

XV. Il Villaggio Alpino. — I risultati dell'undicesimo Esercizio, se non sono paragonabili a quelli del decimo, che risentivano della speciale ricorrenza, sono però tali da essere considerati lusinghieri.

Entrate. - Le 786 nuove quote da L. 100 di Fondatori del 1930 sono scese a 35, ed è questa l'unica voce che abbia risentito del momento difficile che attraversiamo.

Abbiamo aumentate di due le 138 quote di Soci Patroni (salite così a 140 per 700.000 lire complessivamente) ed abbiamo avuto in dono L. 13.038 per destinazioni diverse di carattere patrimoniale. Abbiamo introitate Lire 82.061,95 per contributi destinati alla gestione estiva, L. 14.559 per contributi destinati alla gestione invernale e L. 45.500 per interessi sull'ammontare delle quote dei Soci Patroni. Tutte queste entrate (fra le quali troviamo L. 15.000 della Banca Commerciale Italiana, L. 8000 dalla Cassa di Risparmio di Milano, L. 24.239 del comm. Umberto Grioni, L. 10.000 del cav. Giulio Pandini, L. 4190 offerte dai Soci partecipanti alle Escursioni ed ai Campeggi) attestano il continuo interessamento di Soci, Enti e Istituzioni per l'opera benefica del nostro Sodalizio, a favore di fanciulli gracili e poveri.

Le spese per la gestione estiva ammontarono a L. 61.659,90 e quelle per la *gestione invernale*, a L. 42.872,70: complessivamente a L. 104.532,60, contro L. 110.325,45 dell'Esercizio 1930. Poichè i fanciulli ospitati nella stagione estiva furono 293 per 8725 giornate, e nella stagione invernale 60 per 5520 giornate, si ha una spesa media per giornata e per fanciullo di L. 7,06 per l'estate, di L. 7,76 per l'inverno, di L. 7,33 per le due stagioni riunite.

Nel 1930 la spesa media per giornata e per fanciullo era stata rispettivamente di L. 7,82 9,49 - 8,38.

Il non lieve risparmio è dovuto in parte ad un minor costo dei viveri, in parte all'esperienza che, perfezionandosi di anno in anno, consente di ottenere, con mezzi sempre minori, risultati sempre migliori; in parte, infine, alle consuete generose offerte di amici devoti che consentono di mantenere le spese nei limiti di una aliquota assolutamente esigua, se si considera il trattamento che viene fatto ai nostri piccoli ospiti, sia come assistenza materiale, sia come assistenza spirituale.

Abbiamo inoltre speso nell'anno L. 15.191,60 per acquisto di attrezzi e oggetti vari di arredamento, per migliorie e riparazioni diverse agli stabili. Furono acquistati un Ergografo di Mosso per il padiglione sanitario Johnson-Bertarelli, una macchina cinematografica per la Scuola Serina: si costruirono altri 200 metri di cinta e venne ultimata la sistemazione del Giardino Alpino Rosa De Marchi.

Ed ora dovremmo accennare a tutti i collaboratori volontari che da anni dedicano cuore e intelletto al benessere fisico e morale dei nostri piccoli ospiti, sotto la guida e l'esempio del consigliere delegato al riparto, comm. rag. Mario Tedeschi e della sua gentile signora: non potendo nominarli singolarmente, li accomuniamo tutti nella nostra riconoscenza. Per quanto grande essa sia, non potrà mai uguagliare la bellezza e la bontà dell'opera loro.

CONSOCI,

Per quanto sommaria sia questa relazione, essa risponde, se non c'inganniamo, al dovere e al desiderio del Vostro Consiglio di rendervi conto di quella che fu la vita della nostra Associazione nel passato anno. Tanto più perchè non si tratta di argomento che Vi trovi affatto nuovi o ignari. La vita del Touring è una serie di atti di cui la più gran parte è costituita da rapporti fra i Soci e il Sodalizio e questa stessa Rivista e il Bollettino di Informazioni hanno cura di tenerli al corrente di ogni attività sociale, pur che sia degna di qualche rilievo.

Comunque, anche da queste poche pagine emergono quali siano le direttive a cui il Touring tien fede, pur variando in tanti modi la sua azione. Esso si preoccupa anzitutto di esercitare il mandato che ha ricevuto dai suoi Soci, di procurare il loro vantaggio: un vantaggio, s'intende, di ordine molto elevato: curare tutto quello che può facilitare il loro turismo e indirizzarlo a fini culturali e patriottici; indovinare (e non è sempre agevole) ciò che può essere più utile e più gradito alla grande e non omogenea massa dei Soci, o almeno omogenea soltanto nello spirito che la trasse a formar parte di questa Società. Deve poi il Consiglio cercar di mantenere e di accrescere la grande compagine sociale, sapendo che la sua compattezza e il suo incremento sono, insieme con quello di una rigidissima e oculata amministrazione, gli elementi di larghe possibilità nel campo dei fini segnati dallo Statuto. Ma poi, la stessa grandiosità dell'Ente, che ha il primato numerico di Soci su ogni altra Associazione in Italia, gli impone degli speciali doveri. Esso non può rinchiudersi nella stretta cerchia degli interessi dei suoi Soci, anche se questi interessi sieno per loro natura afferenti agli interessi pubblici. Esso non può non considerarsi alleato di grandi Associazioni come il Club Alpino Italiano o il Reale Automobile Club d'Italia, dei cui Consigli è chiamato a far parte, o del Reale Aero Club d'Italia, e via dicendo, che tutti cospirano ai grandi interessi del turismo nazionale. Non può non offrire agli stessi Enti governativi, da cui riceve i più cortesi aiuti, i più lusin-

ghieri riconoscimenti, volenterosi contributi nei limiti delle sue forze. Soprattutto non può non considerarsi una forza coordinata di quel Commissariato del Turismo che è, per merito del Capo del Governo che lo creò e lo tenne vicino a sè e gli mise a capo un uomo del valore di Fulvio Suvich, supremo ed efficace moderatore in questo così importante ramo dell'economia e della propaganda nazionale, ed ha per suo diretto ed agile strumento l'Ente Nazionale delle Industrie Turistiche, col quale il Touring è unito da lungo tempo con istretti vincoli, tanto che la nostra Rivista mensile ne è l'organo ufficiale. Nemmeno quello che è santo dovere per gli individui, ma anche per le loro associazioni, il dovere di soccorrere i poveri e gli infelici, neppur questo manca al nostro quadro, anzi ne è una delle zone più luminose e si chiama il Villaggio Alpino del Touring.

Coll'animo proteso a ricercare sempre più larghe partecipazioni al Sodalizio, per sempre più moltiplicarne le benefiche attività, col cuore riconoscente verso quanti dànno la loro opera, disinteressata e disciplinata, alle migliori fortune del Touring. Col pensiero fisso nel bene e nella grandezza dell'Italia, coll'orgoglio di essere *Italiani d'oggi*, chiudiamo un periodo di attività del Touring per aprirne un altro che tutto ci promette non meno felice.

RELAZIONE DEI SINDACI

SUL BILANCIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 1931 DEL T. C. I.

Il patrimonio del Touring si è accresciuto alla chiusura della gestione 1931, della somma di L. 146.408,99 raggiungendo l'ammontare complessivo in 37 anni di esistenza, di L. 32.526.218,69.

Questa cifra è senza dubbio interessante, e potrebbe servire a molte considerazioni, che i Soci sapranno fare meglio di noi; ma la stessa acquista nel nostro apprezzamento un ben più reale e significativo valore, dopo l'esame di ogni singola voce delle consistenze attive e passive del bilancio, e dalla cognizione di un complesso così ingente di operazioni attive e passive, che sono l'essenza e la ragione della attività del Touring, presentate molto sobriamente, nel riassunto delle rendite e spese dell'esercizio.

Il patrimonio è investito secondo lo Statuto, e la tradizione ormai costante, negli impieghi più cauti e prudenziali, nei titoli di Stato o garantiti dallo Stato, nelle cartelle fondiarie, e indirettamente nei beni stabili, col possesso di azioni di Società immobiliari.

Le valutazioni ne assicurano in un'eventuale realizzazione, e per di più esse sono premunite contro l'alea di ribassi, da un cospicuo fondo di fluttuazione inscritto al passivo del bilancio, per L. 565.247,90. Fondo cospicuo per la somma che rappresenta, e più ancora se vorremo tener conto che la più gran parte dei valori pubblici sono a termine, o rimborsabili per estrazione, al loro valore nominale.

La forte rimanenza a nostro favore nei conti correnti presso le Banche, opportunamente vincolati, per un maggior rendimento, sarà nel corrente anno ridotta al reale fabbisogno della Società con un nuovo investimento in proprietà stabile.

Con maggiore severità, consentita dai risultati dell'esercizio, sono state quest'anno inventariate tutte le rimanenze, specie alcune pubblicazioni e senza soverchio ottimismo, si può preconizzare per molte delle stesse una realizzazione più favorevole.

Segno evidente dell'ottima situazione sociale, si deduce con apparente contraddizione, da alcune cifre portate al passivo del bilancio, dove troviamo fra gli impegni vari, l'ingente assegno di L. 2.303.211,20 fondo di previsione per le future spese, aumentate di L. 545.228 e 65 in confronto allo scorso anno. Questa è una delle appostazioni più rilevanti che siano state fatte da anni, e auguriamoci possa ricomparire nei futuri rendiconti.

Tutte le altre voci passive, eccezione fatta della somma rappresentante le forniture dell'ultimo mese di gestione, pagate nel primo mese della nuova, e delle diverse anticipazioni dei Soci, sono partite di giro, che trovano all'attivo la contropartita, illustrata dettagliatamente nella relazione del Consiglio fra le varie manifestazioni dell'attività del Sodalizio.

Tutte le registrazioni tenute con la massima diligenza, rispondono a verità, e rispecchiano nel più minuto dettaglio l'operosa quotidiana vita del nostro grande Istituto.

Tali i risultati finanziari, che se appaiono brillanti, sono di gran lunga superati da quelli morali, di cui sono testimonianza l'appoggio e la simpatia di 414.000 Soci e l'ambito riconoscimento da parte delle Superiori Autorità, e di tutte le forze vive operanti alla grandezza della Patria!

CONSOCI,

Proponendo alla vostra speriamo plebiscitaria approvazione il bilancio 1931, ci facciamo dovere ricordare con riconoscenza, tutti quanti vi hanno collaborato, e vi segnaliamo il concorso zelante di tutti gli impiegati, animati e sorretti dall'opera instancabile e preziosa della Presidenza, della Direzione e del Consiglio.

I SINDACI:

Rag. CAMILLO MAGNOCAVALLO
Rag. ANGELO LONATI
Rag. Dott. G. B. ROCCA

1 Marzo 1932-X.

BILANCIO CONSUNTIV[O]

Situazione patrimonial[e]

ATTIVITA'

Voce	Tasso	Nominale	L.	c.	L.	c.
Valori pubblici e privati:						
Cartelle Prestito Consolidato	5 %	(nom. L. 6 184 700) L.	4 953 944	70		
» Rendita Italiana	3.50 %	(» » 420 000) »	281 400	—		
Buoni del Tesoro Novennali	5 %	(» » 4 600 000) »	4 379 262	50		
Obbligazioni delle Venezie	3.50 %	(» » 2 264 700) »	1 681 539	75		
Cartelle Prestito Nazionale	4.50 %	(» » 150 200) »	130 073	20		
» » »	5 %	(» » 350 700) »	315 630	—		
N. 2890 Cartelle Fond. Venezie	6 %	(» » 1 445 000) »	1 379 640	—		
» 2010 » » Sarde	6 %	(» » 1 005 000) »	906 050	—		
» 2250 » » Monte dei Paschi	6 %	(» » 1 125 000) »	1 103 025	—		
» 2320 » Ist. It. Cred. Fondiario	6 %	(» » 1 160 000) »	1 105 930	—		
» 2000 » Fond. Cassa di Risparmio	5 %	(» » 1 000 000) »	986 000	—		
» 3250 » » »	6 %	(» » 1 625 000) »	1 625 000	—		
» 3300 » Istit. S. Paolo di Torino	5 %	(» » 1 650 000) »	1 488 975	—		
» 3125 Obbl. Opere Pubbl. Utilità	6 %	(» » 1 562 500) »	1 490 125	—		
» 347 » Ferrovie Italiane	3 %	(» » 173 500) »	87 097	—		
» 200 » » Tirreno	5 %	(» » 100 000) »	91 000	—		
» 105 » » Mediterraneo	4 %	(» » 52 500) »	40 425	—		
» 51 » » Meridionali	3 %	(» » 25 500) »	13 872	—		
» 49 » » Sarde	3 %	(» » 24 500) »	13 279	—		
» 646 » Debito Redimibile	3 %	(» » 323 000) »	197 030	—		
» 413 » Risanamento Napoli	5 %	(» » 206 500) »	167 265	—		
» 576 » Prest. Un. Napoli	5 %	(» » 57 600) »	38 304	—		
Azioni di Società Immobiliari		»	8 078 700	—		
Azioni della Società Anonima per la Sede del Touring: N. 11950 (di cui N. 4244 acquistate coi contributi dei Soci del Touring fondatori della Sede)		»	1 195 000	—		
Diversi		»	5 002	—		
					31 753 569	1
Conti Correnti presso Banche e Cassa		L.			4 081 398	5
Attività diverse relative alla Sede		L.			306 749	0
Guida d'Italia del T. C. I.: Edizione in lingua italiana (17 volumi) Esistenza		»			320 604	7
Guida d'Italia del T. C. I.: Edizione in francese, inglese, tedesco (10 volumi) Esistenza		»			289 654	4
Carta d'Italia del T. C. I. al 250.000: Esistenza fogli		»			82 040	4
Grande Atlante Internazionale: Esistenza		»			132 290	—
Pubblicazioni diverse: Esistenze		»			524 761	5
Minuterie: varie per i Soci, placche per Affiliati e Consoli, ecc.		»			26 941	0
Biblioteca: Valore dei doni e degli acquisti (esposta per memoria in)		»			1	—
Cartelli indicatori - Esistenza in magazzino		»			62 000	—
Mobili, Macchine e pietre litografiche		»			310 117	5
Depositi presso terzi a cauzione		»			5 230	—
Valori di terzi in deposito: per trittici		»			10 298 665	2
: Premio Concorso Brioschi e diversi		»			38 424	6
Residui attivi di gestione e ratei titoli vari		»			1 667 839	3
Gestioni diverse:						
Villaggio Alpino del Touring (ammontare delle attività al 31 Dicembre come da bilancio)		L.	2 815 805	46		
Istituto Sperimentale Stradale - Sede, attrezzi e macchinario		»	788 671	10		
					3 604 476	5
Spese anticipate di competenza dell'esercizio 1932		L.			2 657 222	3
		L.			56 161 985	40

DELL'ESERCIZIO 1931

al 31 Dicembre 1931

PASSIVITÀ

Voce		Importi	Importi	Totali
Quote versate dai Soci annuali per il 1932:				
Rinnovazioni Italia N. 96 162 . . . a L. 15	L.	1 442 430 —		
» Estero » 1 373 . . . » » 25	»	34 325 —		
N. 97 535			1 476 755 —	
Nuove iscrizioni { Italia N. 4 083 . . a L. 17	L.	69 411 —		
{ Estero » 92 . . » » 27	»	2 484 —		
N. 101 710			71 895 —	1 548 650 —
Quote anticipate dei Soci quinquennali	L.			44 155 —
Soci Vitalizi a pagamento rateale	»			1 067 741 95
Impegni vari di bilancio per pubblicazioni diverse, Guida d'Italia, Guida d'Italia per gli Stranieri, Grande Atlante Internazionale, Attraverso l'Italia, Annuario generale, Rimboschimento e lavori diversi	»			2 303 211 20
Anticipazioni di Soci e varie pel 1932 per abbonamento a «Le Vie d'Italia», a «Le Vie d'Italia e dell'America Latina», a «L'Albergo in Italia», a «L'Alpe», a «Le Strade», ecc.	»			1 670 429 60
Cartelli indicatori — Fondo da erogare	»			42 000 —
Fornitori e diversi	»			2 435 841 70
Depositi a cauzione	»			30 000 —
Valori di terzi in deposito per trittici	»			10 298 665 25
Gestioni diverse:				
Villaggio Alpino del Touring (passività come da bilancio al 31 Dicembre 1931)	L.		2 815 805 46	
Istituto Sperimentale Stradale - contropartita	»		788 671 10	3 604 476 56
Premi per i concorsi	L.			25 347 55
Fondo fluttuazione Valori	»			565 247 90
				23 635 766 71
Patrimonio sociale:				
a) N. 164 035 Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1930.	L.		24 396 275 —	
» 25 520 » » iscritti nell'anno:				
Italia N. 25 050.	»		3 757 500 —	
Estero » 470.	»		117 500 —	
N. 189 555 Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1931.	L.		28 271 275 —	
Supplementi { al 31-12-30 N. 14 531 . .	L.	726 550 —		
di L. 50 pagati { nell'anno » 21 . .	»	1 050 —	727 600 —	
Fondo totale di garanzia dei Vitalizi	L.		28 998 875 —	
b) Soci del T. C. I. Fondatori della Sede:				
Loro contributi al 31 Dicembre 1930 . . N. 4 187 quote				
Nuove quote sottoscritte nel 1931 . . . » 57 »				
Totale N. 4 244 quote	L.		424 400 —	
c) Fondo di riserva al 31 Dicembre 1930 . .	L.	2 954 642 50		
Sopravvenienze attive dell'Esercizio	»	1 892 20		
	»	2 956 534 70		
Quota che si passa al Fondo di Riserva	L.	146 408 99	3 102 943 69	
				32 526 218 69
	L.			56 161 985 40

RENDICONTO D'AMMINISTRAZIONE
dal 1° Gennaio al 31 Dicembre 1931

RENDITE

Soci annuali 1931 - Annualità riscosse durante l'anno:

Voce			Parziali		Totali	
Rinnovazioni e quote Soci quinquennali — Italia	N. 174 175	L.	2 612 625	—		
Rinnovazioni e quote Soci quinquennali — Estero	» 2 477	L.	61 925	—		
	N. 176 652				2 674 550	—
Nuove iscrizioni — Italia	N. 25 435 . . . . a L. 17	L.	432 395	—		
Nuove iscrizioni — Estero	» 1 255 . . . . a » 27	»	33 885	—		
	N. 26 690				466 280	—
		L.			3 140 830	—

Statistica dei Soci:

Annuali	N.	203 342
Vitalizi	»	189 555
Vitalizi a rate	»	21 117
Totale .	N.	414 014

Voce		Parziali		Totali	
Introiti per minuterie, pubblicazioni e vari	»			114 008	90
Interessi — sui Valori pubblici e privati	L.	1 710 811	50		
Interessi — sulle somme depositate presso le Banche	»	47 177	80		
Interessi — sulle Azioni della Società Anonima per la Sede	»	36 000	—		
				1 793 989	30
Contributi dei Soci per abbonamenti e per supplementi diversi, postali ed altro . .	L.			4 714 528	55
Introiti diversi.	»			110 234	15
	L.			9 873590	90

SPESE

Voce		Importo	
Pubblicazioni - Riviste Mensili «Le Vie d'Italia», «Le Vie d'Italia e dell'America Latina», «L'Albergo in Italia», «Le Strade», «L'Alpe»; Attraverso l'Italia - Vol. «Lombardia - parte 1»; Grande Atlante Internazionale; Carta di Roma al 200.000; Guida delle Strade di Grande Comunicazione (5° volume); Foglietto d'inform., Varie	L.	7 752 470	55
Sezioni - Consolati, Affiliamenti, Biblioteca, Dogane, Automobilismo, Miglioramento Alberghi, Scuole Alberghiere, Uffici Succursali, Miglioramento Strade, Gite, ecc.	»	348 890	10
Spese generali d'amministrazione - Affitto, stipendi e salari, Fondo di previdenza Johnson-Bertarelli, imposte e tasse, illuminazione, riscaldamento, posta, telegrafo, telefoni, cancelleria, stampati, ecc.	»	620 343	74
Servizi speciali pei Soci - Corrispondenza personale coi Soci, spedizione separata di pubblicazioni, magazzino, schedario, ecc.	»	318 678	77
Propaganda - Esposizioni, manifestaz., propag. nell'America Latina, propag. forestale, pubblicaz., propaganda vitalizi, distintivi, medaglie, dipl. e premi di benem. ecc.	»	374 673	65
Miglioramento Strade - Quota del Touring per le spese di funzionamento dell'Istituto sperimentale stradale e spese di propaganda	»	167 888	45
Varie	»	144 236	65
	L.	9 727 181	91
Quota che si passa al fondo di riserva	»	146 408	99
	L.	9 873 590	90

IL PRESIDENTE
Prof. GIOVANNI BOGNETTI

IL CONSIGLIERE SEGRETARIO
ALFREDO ZAFFARONI

IL CONSIGLIERE DELEG. ALLA CONTABILITÀ
Rag. PIERO MORO

I SINDACI
Rag. ANGELO LONATI - Rag. CAMILLO MAGNOCAVALLO - Dr. Rag. G. B. ROCCA

UN'ECATOMBE DI IPPOPOTAMI.

CACCIA GROSSA
NELLE COLONIE ITALIANE

Mentre il Touring sta completando l'organizzazione di una grande Escursione in Eritrea, nel Sudan e nell'Egitto, *che avrà luogo dal 7 novembre all'11 dicembre, e di cui speriamo di poter dare presto il programma, siamo lieti di pubblicare questo interessantissimo articolo di Vittorio Tedesco Zammarano, che riguarda anche la nostra Colonia primogenita.*

Quei cacciatori provetti, che, per diporto o per professione, hanno passato gran parte della loro vita sulle tracce delle fiere africane, considerano indegna di figurare nel novero dei grossi capi di caccia la selvaggina il cui peso unitario non si valuti a quintali. Gli specialisti in elefanti, poi, sono ancor più esclusivisti: per essi qualsiasi animale che non porti un minimo di trenta chili di avorio nelle mascelle non merita l'onore di una fucilata.

Se volessi seguire un simile criterio valutativo, dovrei, per essere coerente al titolo, escudere la Libia da questo panorama zoologico delle nostre Colonie. Ma, a parte la considerazione che in materia venatoria il valore dei risultati è relativo alle circostanze ed all'ambiente, ho qualche motivo personale di riconoscenza verso quella nostra Colonia mediterranea, che offrì i primi bersagli viventi alla mia carabina.

Aggiungerò a queste considerazioni puramente soggettive che la Libia, trovandosi a segnare zoo-geograficamente una porzione in gran parte inesplorata del limite meridionale della regione paleartica, può costituire un vasto campo di interessanti indagini zoologiche, con probabilità di notevoli scoperte, quali oggi tante altre regioni, faunisticamente più allettanti per il cacciatore — e perciò più sfruttate — hanno da molti anni cessato di offrire al naturalista.

***

Un raro trofeo, molto ambìto dai collezionisti, è dato in Libia dal « ueddàn », cioè dal muflone berbero (*Ammotragus lervia*) che, come unico rappresentante delle pecore selvatiche in tutto il continente, offre uno dei principali caratteri paleartici all'Africa mediterranea. E' un robusto animale, alto alla spalla circa un metro, notevole per la lunga frangia di peli che ne adorna il collo e gli

arti anteriori, e per le robuste ricurve corna; localizzato esclusivamente in regioni rupestri, ove è difficile scorgerlo ed avvicinarlo, sì che pochi europei hanno potuto vederlo allo stato selvatico, pochissimi ucciderlo.

Altrettanto raro è l'Addax (*Addax nasomaculatus*) che rappresenta un genere zoologicamente isolato e, pertanto, di grande interesse scientifico. La sua area di diffusione comprende le zone desertiche del sud tunisino, algerino e libico, prevalentemente lungi dalle zone alberate e dai posti d'acqua perenne. Suoi caratteri peculiari sono una maschera facciale bianca, un ciuffo frontale scuro, le corna elicoidalmente ritorte, gli zoccoli larghi e piatti, come quelli delle renne, conformati, cioè, per processo secolare di adattamento organico, in modo da presentare una notevole superficie di contatto con il terreno soffice ove solitamente poggiano. La tinta generale del pelame, tranne le particolarità già riferite, è il giallo-sabbia molto pallido, per un fenomeno di mimetismo che nelle regioni desertiche si manifesta più spiccatamente che altrove.

Giallo sabbia rosato è il colore d'insieme della nota gazzella delle steppe (*Gazella dorcas dorcas*) comune in tutta la regione predesertica della Libia e nelle pianure adiacenti alla scarpata settentrionale dell'altipiano. Fino a pochi anni fa riusciva agevole cacciare le dorcadi inseguendole con un automezzo fino ad accostarle a tiro di schioppo. Recentemente tale comodo sistema di caccia è stato vietato con decreto governatoriale. Per poter avvicinare a piedi questi guardinghi animali nei terreni pianeggianti e scoperti dove abitualmente vivono, occorre molta accortezza, resistenza e abilità. Sarà necessario, il più delle volte, tirare a distanza rilevante: perciò è consigliabile l'impiego di un'arma molto giusta, sia pure di piccolo calibro, ma con proiettili espansivi.

Tra gli esemplari della fauna libica scientificamente interessanti è una stretta parente della dorcade, la *Gazella leptoceros*, della varietà *abu hara*, detta dagli arabi « ghazal abiad » — cioè gazzella bianca — per la tinta molto sbiadita del suo pelame. Tale particolarità denota che l'animale abita, come *l'Addax*, regioni sabbiose e brulle, più desertiche e più remote di quelle che costituiscono l'*habitat* della dorcade. Altro carattere distintivo di questa specie è il notevole sviluppo delle corna, piuttosto rettilinee e relativamente sottili.

MUFLONE BERBERO.

Una incognita zoologica da risolvere è quella relativa alla presenza o meno in Libia della *Gazella cuvieri*. Un corno incompleto e logorato *ex vita*, appartenente ad un maschio adulto di tale specie, è stato rinvenuto nel 1926 presso Giarabub. Con ogni probabilità detto frammento era stato ivi trasportato da altra località: il naturale abitato di questa gazzella è generalmente rupestre. Il colore fondamentale del suo pelame è quindi più scuro che nelle specie già nominate. Altri suoi caratteri distintivi so-

no: una maggiore robustezza di corna ed una visibilissima area brunastra poco al disopra del naso. Ecco segnata la via di interessanti ricerche ai cacciatori di buona volontà.

GHEPARDO.

Mi avvedo ora di aver seguíto, in questa rassegna faunistica, un criterio molto arbitrario e tutt'altro che scientifico, sotto la ispirazione di mie personali reminiscenze venatorie. Parlerò ora dei carnivori, cui avrei dovuto invece dare la precedenza zoologica ed onorifica sui cavicorni sopra descritti.

Confuso da molti con il leopardo, e da altri con il gattopardo, è un grosso carnivoro, che si distingue dai felini propriamente detti per la sua particolare struttura scheletrica, la quale presenta alcuni punti di somiglianza con quella dei cani; notevoli, ad esempio, la lunghezza delle gambe, la piccolezza dei piedi e la presenza in questi di unghie non retrattili. Zoologicamente esso costituisce un genere a parte (*Acinonyx*); il suo nome italiano è ghepardo. Esso ha la mole di un leopardo; si distingue da questo, a prima vista, oltre che per i caratteri scheletrici suddetti, per il colore fondamentale più chiaro — anche in questo caso si rivela l'influenza dell'ambiente desertico — e per il disegno a macchie nere, piccole, fitte e irregolarmente disseminate: non raccolte, cioè, come nel leopardo, in gruppi di segmenti anulari.

Data la loro inverosimile mitezza d'indole, i ghepardi vengono comunemente addomesticati ed impiegati, in India, come veltri nella caccia alle antilopi; tale consuetudine è certo antichissima, come dobbiamo arguire dalle numerose sculture egizie che rappresentano ghepardi addestrati alla caccia. I primi navigatori italiani che, nel medioevo, dettero notizie di questo animale, gli attribuirono il nome di lonza; e non v'è dubbio che ad esso si riferisse Dante — e non alla lince o al leopardo, come vorrebbero invece molti commentatori della Divina Commedia — quando parla della « lonza leggiera e presta molto, che di pel maculato era coperta ».

In Libia il ghepardo non è stato sinora rinvenuto, da quanto mi consta, che nella zona orientale della Cirenaica. Ma, siccome ne è stata accertata la presenza nel sud algerino e lungo gran parte dei margini settentrionali del Sahara, ritengo probabile la sua presenza anche nelle regioni meridionali della Tripolitania.

Oltre al gatto selvatico, appartenente ad una specie esclusiva della Libia, oltre a varie forme di sciacalli; il fenneo — la piccola volpe delle regioni desertiche, fornita di enormi orecchie e rivestita di soffice pelame giallo sabbia —; la volpe comune, frequente in special modo nelle regioni collinose e coperte di vegetazione, e non molto dissimile dalle nostrane, troviamo in Libia, come rappresentante dei maggiori carnivori, la iena striata, largamente diffusa in Cirenaica, piuttosto rara in Tripolitania.

⁂

Parrà strano a chiunque abbia qualche nozione di caccia grossa e sappia quindi quale scarso valore venatorio si dia in Africa alla iena, che ad uno di questi codardi e spregiati animali sia legato uno dei più emozionanti ricordi delle mie cacce.

Nel 1914, epoca alla quale mi riferisco, la presenza delle iene in Tripolitania era da molti contestata. Dagli stessi indigeni se ne parlava come di un animale favoloso, che riuniva in sè i più disparati e leggendari caratteri belluini. Avevo finito quindi con il ritenere che questo famigerato « dahaba » fosse un essere irreale, o, quanto meno, derivato da confuse reminiscenze o da tradizioni folcloristiche di una qualche belva da secoli scomparsa. Se non che un giorno — ero allora al Garian — mi si disse che presso Bu Gheila una famiglia di pastori era stata costretta ad abbandonare una favorevole zona di pascolo, in seguito a ripetute minacce notturne di attacco da parte di iene affamate. Accorsi sul posto, ma ivi sfumarono immediatamente le mie speranze di più precise notizie, poichè, come di solito avviene, coloro che avrebbero potuto fornirmele si erano anticipatamente eclissati, per evitare di compromettersi in una impresa di incerto esito. Così, non solo venne a mancarmi qualsiasi conferma della presenza di iene a Bu Gheila, ma, per la stragrande abbondanza di sciacalli che ebbi occasione di notare in tale località, mi nacque il fondato dubbio che le rapine attribuite alle prime fossero invece da addebitarsi a questi ultimi. Ero perciò sul punto di abbandonare la partita, quando il caso mise sulla mia via un vecchio beduino, semiselvaggio figlio del *gebel*, il quale, saputo del mio desiderio di fare la personale conoscenza di una iena, mi si offrì come guida e come tracciatore per stanare una di queste fra le cime rupestri dei vicini contrafforti dell'altipiano.

IENA DI BU GHEILA.

Reclutati altri tre indigeni del luogo, iniziammo nelle prime ore del mattino successivo la scalata di una delle impervie pareti rocciose che circondano la piccola conca di Bu Gheila. Dopo circa tre ore di ascensione e di minuziose ricerche, scoprimmo, sotto la breve cresta a strapiombo della montagna e lungo un angusto gradino coperto di detriti alluvionali, una larga e ben marcata pesta di grosso carnivoro. Tali tracce ci condussero ad una vicina caverna semicircolare, alta poco più di un metro, larga oltre il doppio, nel cui fondo si aprivano due ristretti cunicoli, approfonditi in direzioni divergenti nella roccia. Le tracce più recenti imboccavano quello di destra ed in esso si perdevano.

La guida non mi aveva rivolto sino a quel momento più di dieci parole. Ne aggiunse quattro per dirmi che la iena era ormai nelle nostre mani. La mia impressione era veramente del tutto opposta. Abituato ad interminabili ed infruttuose poste presso tane di volpi, trovavo se non altro eccessivo l'ottimismo del mio arabo, dinanzi al misterioso covo di un animale che la leggenda araba descriveva inafferrabile come uno spirito maligno. Mi dissi tuttavia disposto ad impegnarmi in un duello di resistenza ad oltranza con la belva intanata, fra le stesse rocce che la ospitavano.

Il vecchio mi rispose, sorridendo, che la pazienza è un dono di Allah e che, come tale, non deve essere sciupata quando le circostanze non lo richiedano; e aggiunse che, sempre fidando nella divina provvidenza, non disperava di convincere la iena ad anticipare per nostro comodo di qualche ora la sua uscita dalle viscere della montagna.

Fatta quindi una specie di torcia con un fascio di sterpaglia arida, la accese e, seguito da uno dei suoi compagni, penetrò nella caverna.

Il lettore supporrà, come supposi io stesso allora, che l'uomo si proponesse di costringere l'animale a sloggiare, affumicandone la tana. Ma una scena tanto ingloriosa e banale mi parrebbe indegna di essere ricordata e descritta. Quella, al contrario, che mi si preparava era fra le più singolari e movimentate cui mi sia stato dato di assistere in Africa.

RINOCERONTE BICORNE DELLA SOMALIA.

Il tracciatore, liberatosi dei suoi panni, penetrò carponi nell'antro, e dopo aver esplorato al chiarore della fiaccola l'imboccatura del cunicolo, s'inoltrò e scomparve in esso serpentinamente. Sembrava più un oscuro atto di stregoneria per propiziare una divinità sotterranea che l'inizio di una caccia.

Dopo alcuni minuti di attesa vedemmo l' uomo ricomparire a ritroso. Volle il suo baracano. Era come dire che abbandonava l'impresa... Ma no. Fa di quello un voluminoso involto, lo caccia nel cunicolo, e via di nuovo, nella sinuosa galleria, puntando ginocchi e gomiti nel terriccio sconvolto, mentre una mano sospinge quel singolare improvvisato opercolo di lana e l'altra sorregge la torcia fumosa. Fuori riprendiamo a contare i minuti ansiosamente. Passa tempo. Alla fine ecco ricomparire silenziosamente, rigidamente, quel corpo nudo, ossuto, imbrattato di argilla, che par di un morto esumato, mentre il braccio scheletrico si protende verso di me per offrirmi, in segno di muta ironica protesta contro un mio mal celato gesto di delusione e di incredulità, le tangibili prove della presenza della fiera: un lungo ciuffo di rigidi peli grigi brunastri, strappati un istante prima dalla coda e dalla criniera dell'animale intanato.

***

L'arabo si induceva finalmente ad espormi il suo piano tattico e a descrivermi il singolare terreno della manovra. Evidentemente l'audacia e il discernimento dell'uomo avevano saputo trar profitto in modo mirabile dalla codardia e dalla imbecillità della fiera. Questa era andata a scegliere come rifugio, fra le numerose caverne naturali del monte, quella più profonda, ma al tempo stesso più stretta, in cui un animale della sua mole potesse penetrare: cosicchè, cacciatasi con l'energia della disperazione nel fondo di quel budello, là dove esso si restringeva maggiormente ed assumeva l'aspetto di una sottile fenditura della roccia, si trovava ormai nella impossibilità di volgersi per far fronte all'avversario che aveva avuto l'ardire di seguirvela; nè, d'altro canto, poteva uscirne, se non a ritroso.

Lo sviluppo quasi rettilineo del cunicolo era di cinque metri circa; qua e là esso presentava alcuni anfratti laterali che avrebbero potuto offrire alla belva infuriata il modo di ritorcersi per addentare l'aggressore: perciò il vecchio aveva progettato di colmare tali cavità con pietrame e terriccio, e s'era intanto valso del proprio mantello per ostruire il passaggio nella sua sezione più angusta, e impedire quindi alla iena di spostarsi.

Le necessarie operazioni di intasamento richiesero circa due ore di lavoro ininterrotto e disagevole. L'attacco a fondo ebbe inizio a metà del pomeriggio. Tre uomini si inoltrarono, l'uno dietro l'altro, nella tana; i primi due vi si addentrarono completamente, il terzo non oltre la cintola. Quest'ultimo doveva, ad un segnale convenuto, trar fuori il se-

condo, impugnandolo per le caviglie, mentre una analoga azione dovevano svolgere il secondo sul primo ed il primo sulla iena.

In tale complicata manovra, come nei suoi preliminari, v'è un certo quale sapore di comico che fa sorridere e che deriva dalla stessa ingenua audacia degli attori: è questo uno dei caratteri peculiari di molte epiche antiche leggende, cui la letteratura, pur elaborandole, non ha potuto togliere la primitiva schiettezza.

Dopo un non breve periodo di incertezza e di esitazione da parte degli uomini di rincalzo e vari imprevisti, le uniche estremità visibili di quel paradossale organismo sotterraneo cominciarono ad agitarsi in cerca di un solido appoggio: indi si fissarono su due sporgenze di roccia, divennero il fulcro della tensione spasmodica dei quattro corpi interrati.

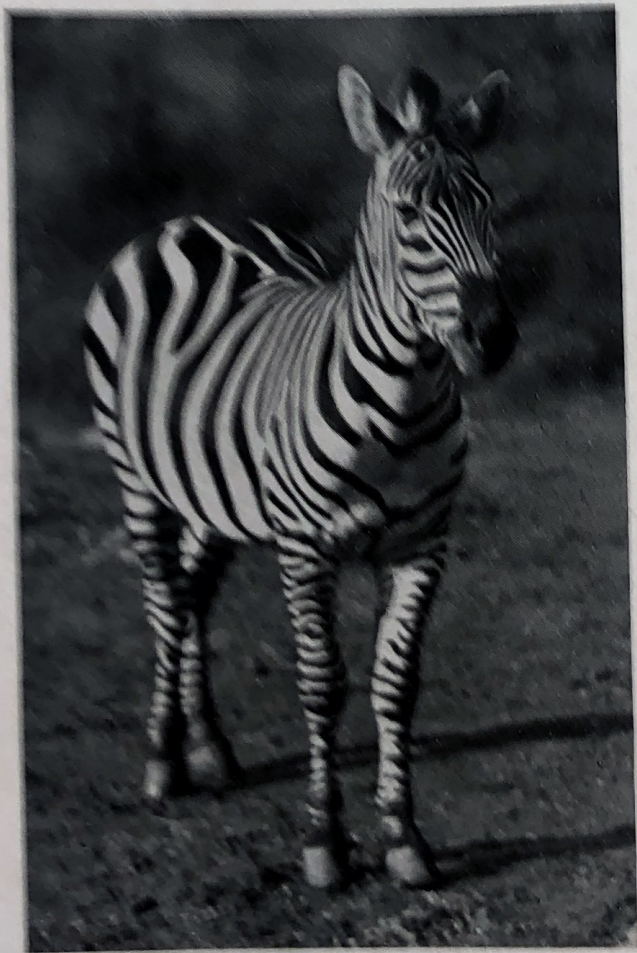
Un istante di poi udii il primo ansito cavernoso della belva. La catena degli uomini si era di un terzo accorciata: già si intravedevano le mani del secondo, serrate ai malleoli del primo. La iena era giunta così a due metri dalla morte. La sua resistenza si faceva sempre più tenace e disperata. Tutto ciò che una fiera può manifestare, con la voce, di ferocia compressa e di furore impotente, usciva dalla sua strozza ansimante.

Dall'interno del cunicolo il cacciatore gridò di sgombrare il vano della caverna e di tenersi pronti con l'arma. Eravamo al punto culminante dell'azione. I due arabi sgusciarono all'aperto, io mi appostai al margine dell'antro, col fucile alla mano.

Ma l'azione prese, nella sua fase finale, una piega imprevista. Siccome, presso il suo sbocco nella grotta, il cunicolo veniva slargandosi gradualmente ad imbuto, la iena pensò bene di sfruttare la maggior libertà di movimento che così le veniva improvvisamente offerta, per volgersi di lato, facendo l'atto di allungare una furiosa azzannata al suo persecutore. Questi, per salvarsi, abbandonò la presa, ritirandosi precipitosamente, mentre la fiera, con non minore celerità, si cacciava di bel nuovo nella sua prigione sotterranea.

La partita pareva irrimediabilmente perduta. Il vecchio, esausto dalla fatica e dalla tensione nervosa, non voleva più saperne di spelonche e di iene. Ma con molta diplomazia e con la promessa di un raddoppiato «bacscisc» lo indussi, finalmente, in sul far della sera, a riprendere carponi la disagevole manovra.

Restringemmo lo sbocco della tana, costruimmo in un angolo della caverna una trincea di sassi, per proteggere il cacciatore da una eventuale aggressione della fiera, quando questa, estratta a viva forza dal corridoio angusto, fosse venuta a trovarsi nel vano spazioso della caverna; e, ammaestrati dall'esperienza, spingemmo la nostra cautela fino a preparare una rettilinea e facile via di uscita all'animale, fra due rudimentali gittate di terriccio e di sassi.

Le varie fasi della successiva operazione tattica non differirono gran che da quelle già descritte. In più, come cornice pittoresca, erano gli immensi falò accesi dai miei uomini, lungo la cresta di un emiciclo roccioso, per dare luce e ardire agli attori della fantasmagorica impresa: vividi bagliori, che popolavano le vicine forre della montagna di rilievi bizzarri e di ombre mostruose, e degradavano in una tenue luminosità fra gli indistinti palmizi della valle lontana. Nessun'altra scena di caccia varrà a cancellare od anche solo ad attenuare in me il ricordo di quel quadro suggestivo, nè a farmi dimenticare quella pri-

ZEBRA DI GRANT (OLTREGIUBA).

GIRAFFA DELLA GOSCIA (BASSO GIUBA).

ma attesa spasmodica: l'ansia, l'irrequietezza, l'eccitabilità penose, quel complesso insomma di dolorose e pur avvincenti sensazioni, dalle quali deriva in gran parte il crudo fascino della caccia alle belve.

Ed ecco il segnale convenuto di allarme. Poi un grido di dispetto, il precipitoso sgattaiolare di una forma umana oltre il limitare della caverna, un « barra, barra » — largo! largo! — una nuova comparsa, un rovinio di ciottoli male accatastati; ed infine il balzo portentoso di una forma innaturale, ingigantita da una folta cresta di rigide setole, che il furore sventaglia sull'arcuato dorso; apparizione spettrale, che sembra non vedere nel gran cerchio di luce che la attornia, nè udire nel convulso clamore che la accoglie.

Poi due brevi fiammate, che guizzano all'improvviso da un angolo in ombra, tracciano la scia di due colpi mortali verso quella comparsa luminosa; e l'eco dei colpi rimbalza di forra in forra, mentre la vittima precipita con una frana di sassi per il ripido declivio.

Quella notte imparai anche a ritmare, con una barbara cantilena, i giocosi stornelli delle mie guide arabe; mentre ridiscendevamo, passo passo, l'impervio sentiero verso Bu Gheila, trasportando faticosamente la nostra preda agli ultimi bagliori dei falò.

Con questo magro corredo di esperienza personale, arricchito però da un fardello di ben assimilate teorie sulla condotta delle grandi cacce equatoriali, ponevo piede, alcuni mesi dopo, sul lido di Mogadiscio, elaborando mentalmente disparati quanto grandiosi programmi venatori.

Ma molte delusioni mi si preparavano. Non enumero, perchè di indole strettamente personale, le sarcastiche accoglienze dei locali seguaci di Nemrod, nè le loro agrodolci insinuazioni ed evocazioni tartarinesche, abilmente condite di epiteti ammirativi al cospetto del mio armamentario per polveri nitrocomposte. Fra una parola ed un'altra vi fu chi mi consigliò di leggere attentamente il capitolo sulla fauna locale, contenuto in una recente pubblicazione ufficiale sul patrimonio zootecnico della Somalia. Lessi, e mi caddero le braccia: di elefanti pareva che non vi fossero in Colonia che poche coppie nomadi, casualmente sconfinate dai contigui territori etiopici; di giraffe solo pochi esemplari lungo il confine settentrionale; di rinoceronti, poi, rari superstiti, vaganti negli inesplorati acquitrini della Goscia; e così, più o meno, era di tutte le altre fiere che potevano interessarmi.

LEONE UCCISO SUL GASC (ERITREA).

Partii per l'interno, scoraggiato. La regione dell'Uebi nella quale dovevo trasferirmi, fra 3° e 4° di lat. nord, passava per essere una delle meno ricche di selvaggina della Colonia: coccodrilli, cinghiali, gazzelle, cioè minutaglia. In cammino trovai modo, tuttavia, di riuccidere una grossa antilope d'acqua, e di rilevare e seguire le peste di un vecchio leone. Ciò mi ridette un barlume di speranza.

Giunto alla sede, rimisi alla luce le carabine di grosso calibro; e, chiamate a raccolta tutte le cognizioni naturalistiche e venatorie che dovevano supplire alla personale inesperienza, iniziai finalmente la mia movimentata carriera di cacciatore di fiere.

Dirò subito che quel corredo di teorie, che poteva dirsi un concentrato dell'esperienza altrui, si dimostrò, sin dai primi giorni, un valido surrogato della pratica di cui difettavo; mezzo necessario, anzi, per evitare quegli errori di condotta e di apprezzamento che rendono di solito così penosi e scoraggianti gli esordi del cacciatore novizio. Infatti, dopo un brevissimo periodo di orientamento, riuscivo ad accertare la presenza di rinoceronti a due giorni di marcia sulla sinistra del fiume; e, dopo varie vicende che ho narrato altrove, e che credo superfluo qui riassumere, ad abbattere due di tali mostruosi pachidermi, dissipando in tal modo ogni dubbio sulla loro esistenza nella regione dell'Uebi.

Ecco così segnato il punto di partenza della mia fortuna venatoria in Somalia. In due anni di successive diligenti indagini, estese anche ad altre regioni, potevo constatare *de visu* la notevole ricchezza di specie offerta dalla fauna della Somalia meridionale, e segnare all'attivo delle mie cacce altri rinoceronti, leoni, leopardi, giraffe, ippopotami, grandi antilopi, per un totale di oltre duecento capi di grande selvaggina.

***

Mancava però il meglio: l'elefante. Pareva che le notizie fornitemi, all'arrivo in colonia, sul nomadismo e sulla dislocazione di tali pachidermi rispondessero al vero. Dovevo constatare, in seguito, che erano anch'esse inesatte.

Per controllarle avrei dovuto allora spingermi fin sull'alto Giuba. Mi trasferii invece sull'Isonzo e sul Piave; e solo all'inizio del 1919 ripresi la mia fatica africana. Ma con un panorama geografico e zoologico notevol-

UNA RARISSIMA ANTILOPE DELLA SOMALIA: IL «DIBATAG».

mente dissimile dal primo, lungo nuovi itinerari, che dovevano condurmi dagli alpestri ridenti paesaggi dell'Eritrea e dell'Etiopia alle torride inabitate bassure del Sudan orientale.

Sull'altipiano trovai un'agile fauna montana, caratterizzata da saltarupi e da stambecchi; nel bassopiano, i consueti animali di bosco e di steppa — antilopi varie, con numerose forme di gazzelle, giraffe, struzzi — e, nelle zone più remote e ricche di acqua, elefanti e leoni.

Fu precisamente in Eritrea, presso il Setit, che abbattei il mio primo elefante. Era un gigantesco solitario, alto più di tre metri, quale non è dato oggi di vedere se non si percorrano quei pochi lembi di territorio africano che costituiscono l'ultimo rifugio di tali colossi. Gli elefanti che ci vengono mostrati in cattività sono ben lontani dal possedere la mole di quei patriarchi centenari, che sovrastano spesso sugli altri di circa un metro, sí da essere esposti a volte, anche se al centro del branco, ai colpi del cacciatore.

Non ignoravo che il colpo tirato alla fronte è molto raramente efficace contro tali giganti; mentre è di effetto sicuro sui maschi semiadulti e sulle femmine. Perciò giudicai misura di sana prudenza non arrischiare la mia prima fucilata, se non quando il mio avversario, comparso precisamente in quella poco propizia posizione, consentisse a mostrarmi la tempia, unico punto debole della sua monumentale scatola cranica. Il cacciatore esperto e padrone dei propri nervi dà la preferenza a tale bersaglio su tutti gli altri, perchè offre la possibilità di atterrare l'animale con un sol colpo e fulmineamente; al contrario, ferite anche mortali in altre regioni del corpo, come, ad esempio, al cuore ed ai polmoni, non fermano l'animale sul posto e non garantiscono quindi da pericolosi atti di reazione del ferito durante il successivo inseguimento.

Naturalmente, per centrare la tempia, bersaglio relativamente esiguo e non facilmente circoscrivibile nella informe testa, occorre tirare a brevissima distanza. In linea di massima i rischi della caccia ai pachidermi diminuiscono col diminuire della distanza alla quale si tira; regola questa cui, malgrado la sua parvenza paradossale, ogni buon cacciatore dovrà, nei limiti del possibile, attenersi nelle sue mosse offensive contro sì poderosi avversari,

Gli abissini della mia scorta, abituati ad attaccare gli elefanti a notevole distanza, facendoli segno al tiro simultaneo di molti fucili, non nascosero la loro sorpresa e la loro disapprovazione nel vedermi penetrare da solo nel folto del bosco, ove il colosso, dopo la sua breve apparizione all'aperto, era andato silenziosamente a celarsi. E udita, dopo poco, la potente detonazione del mio *express*, e un equivoco schianto di ramaglia, cui non faceva seguito alcun segno di vita da parte mia, mi dettero subito per morto, vittima della mia temerarietà ed inesperienza.

DUE FORMIDABILI ZANNE D'ELEFANTE ABISSINO.

Mi compiacqui di prolungare questo stato di perplessità dei miei uomini, tacendo; e poichè dall'altra parte, sia per prudenza, sia per indecisione, nessuno fiatava, nè si muoveva, ebbi tutto il tempo di avvicinare, misurare e scalare la mia gigantesca vittima, riversa sul fianco sinistro, prima di vedere, dall'alto di quell' occasionale osservatorio, comparire timidamente ed a passi di lupo i più arditi della comitiva alla ricerca dei miei resti mortali. Questi uomini mi confessarono poi che, vedendomi muovere oltre le cime degli arbusti che celavano ai loro occhi il singolare piedistallo sul quale posavo, avevano a tutta prima ritenuto che stessi cercando un pensile rifugio fra quei rami, per sfuggire alla presa dell'elefante ferito; e che loro primo impulso era stato quello di svignarsela, per evitare di doverne subire in mia vece la furia vendicativa. Tanto lontani erano dal supporre che si potesse con un sol colpo abbattere un elefante.

L'arma della quale mi ero valso era un *express* di cal. 450/400 — che mi ha dato in seguito venticinque elefanti con trentacinque colpi — notevole per giustezza, e forza di penetrazione. I cacciatori professionisti preferiscono però calibri superiori (da 500 a 600 millesimi di pollice; cioè da 12,5 a 15 millimetri) per poter fermare e tramortire, se non uccidere, l'elefante che si presenti frontalmente in atteggiamento di carica. Su tale argomento i pareri sono tuttavia discordi: in questi ultimi tempi v'è stato persino chi si è dimostrato fautore di calibri minimi. Personalmente propendo per i primi; e consiglio di considerare come elementi minimi di potenza, nella scelta di un fucile per cacciare l'elefante, il proiettile di 26 grammi e la carica di 4 grammi di polvere nitro-composta.

***

Il mio non breve soggiorno in Etiopia non mi aveva fatto dimenticare il primitivo disegno di un completo studio zoo-geografico della Somalia: andavo anzi elaborandolo, nel corso delle mie lunghe peregrinazioni, traendo incentivo ad attuarlo dalla maggiore esperienza di problemi naturalistici e dai soddisfacenti risultati di quella mia ultima campagna di caccia. Mi ripromettevo di poter risolvere varie incognite zoologiche relative alla fauna benadirense, la quale, confusa da molti con quella somala propriamente detta — con quella cioè che è propria delle regioni montuose più settentrionali — se ne distingue invece nettamente, in parte per la presenza di particolari forme locali, in parte per una larga infiltrazione di specie meridionali, caratteristiche della steppa sub-equatoriale.

I fatti dovevano darmi ragione. Ottenuti per la progettata missione di ricerche zoologiche e di ricognizione geografica gli auspici

UN COCCODRILLO UCCISO NEL GIUBA.

ed il concorso finanziario del Ministero delle Colonie e della R. Società Geografica Italiana, nonchè contributi varî di Enti statali e scientifici, potevo finalmente riprendere il viaggio là dove avevo dovuto la prima volta interromperlo. In dodici mesi di lavoro ininterrotto percorsi quasi tutto il territorio della colonia, soggiornando più a lungo nelle regioni meno note o ancora inesplorate, quale, ad esempio, la zona acquitrinosa attigua all'ultimo tratto dell'Uebi, che costituiva allora una appassionante incognita geografica. Il materiale zoologico raccolto durante il viaggio venne inviato con successive carovane ai più vicini punti d'imbarco, e di lì spedito per lo studio in Italia.

Fra gli esemplari di mammiferi sottoposti all'esame dei naturalisti furono rinvenute sessantasei specie non ancora note per la Somalia meridionale, nonchè, in genere, una specie e due sottospecie completamente nuove per la scienza. Venivano così più che quadruplicate le nostre cognizioni della fauna mammalogica somala.

Con una serie completa di tali esemplari fu costituita la collezione zoologica del Museo Coloniale di Roma; un'altra collezione — composta di esemplari di sesso ed età diversi per ogni specie — fu donata al Museo Civico di Milano. Volli così esprimere la mia riconoscenza a tale Ente, per l'appoggio morale da esso prodigato alla mia iniziativa, quando pareva che difficoltà di ogni genere, ostacolandola, dovessero impedirne l'attuazione.

Rimaneva ancora l'incognita della regione attigua alla riva destra del Giuba. Un nuovo evento doveva venirmi in aiuto.

All'atto del trasferimento di tale provincia dall'Africa orientale britannica alla Somalia italiana venni incaricato di partecipare ai lavori di delimitazione del territorio cedutoci: ebbi così agio di esplorarne una cospicua parte, raccogliendo nuovo materiale zoologico ed interessanti dati sulle consuetudini di vita e la diffusione delle specie rinvenutevi. Tra queste menzionerò una magnifica gazzella, la G. *granti*, sottospecie *petersi*, della quale riportai un trofeo « record »; e la rarissima antilope di Hunter, la cui cattura meriterebbe da sè sola un viaggio nelle limitate zone che la ospitano.

***

Si dice, e in parte a ragione, che non vi sia oggi angolo del mondo che non abbia svelato all'uomo i suoi segreti. Perciò le possibilità

ELEFANTE SOMALO.

di scoperte vanno facendosi sempre più difficili e rare, sia nel campo della pratica valorizzazione, sia in quello puramente scientifico. Ma ciò non deve scoraggiare gli audaci ed i volonterosi: le difficoltà ed i pericoli accrescono valore al successo e creano un'atmosfera di purità e di sacrificio, in cui spirito e corpo si ritemprano e ritrovano quel sano ritmo di vita dal quale le quotidiane angustie del mondo ci vanno sempre più dissuefacendo.

VITTORIO TEDESCO ZAMMARANO.

STRADA DI PRIMA CLASSE N. 103 - PONTE DI CALATABIANO.

OPERE PUBBLICHE IN SICILIA

Anche senza sottoporre ad una diffusa rassegna — che forse per buona parte equivarrebbe ad un processo — l'azione dei passati Governi nei riguardi della « questione meridionale » in genere e della Sicilia in specie, è ormai per tutti pacifico che un confronto con l'azione spiegata per lo stesso proposito dal Governo Fascista fa balzare in luminosa evidenza l'enorme superiorità di quest'ultima e induce ad affermare con piena sicurezza che soltanto l'attuale Governo ha preso veramente a cuore l'annoso e ponderoso problema, imprimendogli, a fatti e non a parole, il gagliardo impulso che ne garantisce la concreta e completa soluzione.

Le cifre, meglio delle frasi, valgono a convincere della verità del nostro asserto e della vastità del còmpito assuntosi, e già in larga misura svolto, dallo Stato nella sua fervida battaglia per la rinascita dell'Italia, per la sua effettiva unificazione, per i suoi civili sviluppi, per la sua rinnovata grandezza; la quale non può muovere se non da un degno assetto e da un giusto progresso d'ogni sua regione. L'intervento statale si è manifestato, oltre che nell'ausilio morale, nell'appoggio materiale, nell'assistenza finanziaria estesa ad ogni campo dell'economia siciliana. L'elevazione dell'isola nobilissima, il suo risanamento, lo stesso ristabilimento della sua sicurezza pubblica, potevano e dovevano trovare la loro chiave in un solido programma d'opere, in un'ampia serie di lavori miranti all'interesse della collettività: in una vera e propria bonifica generale.

Questo, per l'appunto, si è fatto, con tenace volere e con una generosa dovizia di mezzi, in questi nove anni di duro travaglio, durante i quali il Governo ha devoluto trecentocinquanta milioni nella sistemazione di strade statali, duecentocinquanta nelle nuove opere stradali, trecento nelle ferrovie, quattrocento nelle opere marittime, duecentocinquan-

STRADA PROVINCIALE NEL TERRITORIO DI CALTANISSETTA, PONTE SUL TORRENTE MORELLO IN LOCALITÀ VILLAPRICLO.

ta negli acquedotti comunali, venti nelle opere igieniche comunali, trenta nella viabilità rurale, cento nell'edilizia civile e nella difesa degli abitati, sessanta negli edifici scolastici, cinque nei villaggi agricoli, novanta nelle bonifiche, dieci nella lotta antimalarica, cinquanta nelle opere idrauliche e nei rimboschimenti, quaranta nelle irrigazioni, tre nella cerealicoltura, trecentocinquanta nella ricostruzione di Messina e Mascali, trecento nelle opere della città di Palermo. Cifre tonde, in senso materiale e in senso figurato, la cui somma può essere indicata nella cifra rotondissima di tre miliardi, buona metà dei quali fluì col tramite di quell'alacre e prezioso organismo che è il Provveditorato alle Opere Pubbliche.

Da sei anni in qua questo Ente provvidenziale, con la valida cooperazione del Genio Civile, adempie infaticabilmente la sua ardua missione. Organizzato e guidato nel primo suo triennio dal comm. Pio Calletti, poi dal comm. Ugo Puliti, ed ora dal comm. Luigi Manfredonia, esso veglia davvero sul graduale trasformarsi dell'isola.

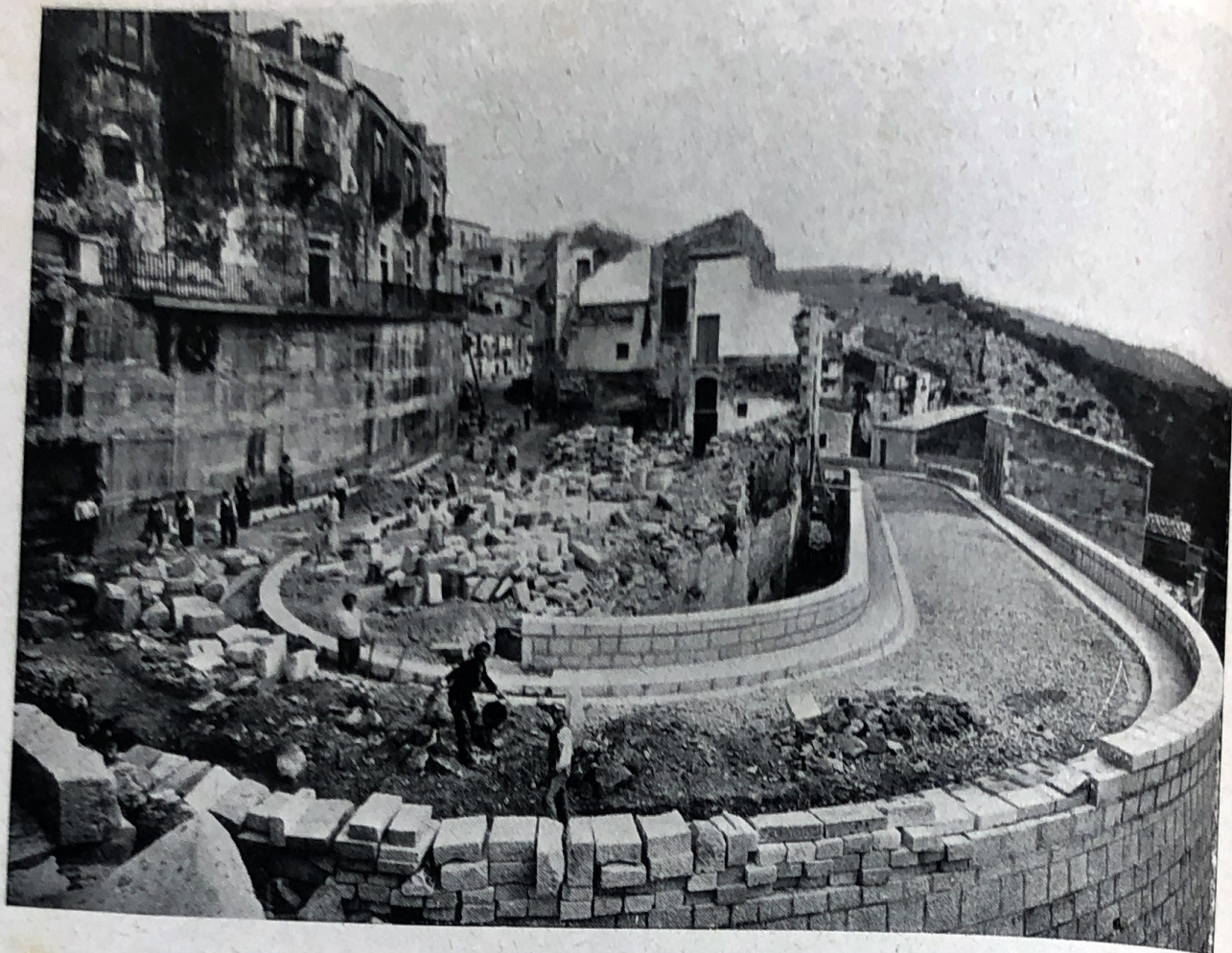
***

Cardine d'ogni civile sistemazione e d'ogni progresso, è in Sicilia, come ovunque, il problema delle strade. Il quale però è più urgente, più impellente e più preoccupante nell'Isola del Sole, ove per secoli infierì il malgoverno delle diverse signorie cancellando sin quasi le tracce delle gloriose arterie consolari costruite dai romani, senza nulla sostituirvi tranne quelle vaghe « trazzere » che segnarono e legalizzarono il passaggio degli armenti e finirono col rappresentare sulle deserte terre del demanio una servitù di transito pubblico.

Fu soltanto verso il finire del secolo XVIII che il Governo borbonico volse la sua attenzione, alquanto tardiva, alla viabilità siciliana, ma molti anni ancora trascorsero prima di addivenire alla realizzazione dei progetti, poichè solo tra il 1825 e il 1837 si diede effetto alla costruzione d'un nucleo stradale comprendente le seguenti strade: Palermo-Girgenti, con un braccio per il caricatore di Castellammare ed uno per la piazza d'Armi di Trapani; Palermo-Messina per la Marina, con

STRADA DI ALLACCIAMENTO DI BAIDA ALLA PROVINCIALE PALERMO-S. MARTINO.

un braccio per il caricatore di Cefalù ed uno per quello di Tusa; Palermo-Messina per le Montagne; Palermo-Piazza Armerina-Caltagirone-Noto. Pochissimo poi si fece sino al 1860, talchè era tuttora minima la viabilità provinciale e pressochè inesistente quella comunale. L'epopea garibaldina, liberando l'Isola dal giogo straniero e fondendola con la Madrepatria, vi condusse un salutare risveglio di cui si ebbero i frutti nelle costruzioni riguardanti la rete nazionale e la rete provinciale e poi anche la rete comunale, per modo che nel trentennio intercorso sino al 1890 la Sicilia si trovò arricchita d'oltre duemila chilometri di strade rotabili. Seguì una stasi, dalla quale l'Isola si riscosse nel nuovo secolo, sin che, con l'avvento del Governo Fascista e con la creazione, avvenuta nel 1925, del Provveditorato alle Opere Pubbliche e, nel 1928, dell'Azienda Autonoma Statale della Strada, il problema stradale in Sicilia — di cui abbiamo tracciato, a rapidissimi tocchi, la storia — riacquistò tutta la sua importanza e, con una celerità ed una intensità assolutamente inconsuete, s'avviò a passi decisivi verso l'auspicata maturazione.

Le strade statali sicule sono dodici: la Settentrionale Sicula (Messina-Patti-Cefalù-Termini-Palermo-Sferracavallo-Alcamo-Trapani); l'Occidentale Sicula (Trapani-Marsala-Mazzara-Castelvetrano-Agrigento-Gela-Modica-Spaccaforno-Siracusa); la Randazzo-Capo d'Orlando; la Centrale Sicula (Santo Stefano di Camastra-Nicosia-Piazza Armerina-Gela); la Corleonese-Agrigentina (Marineo-Corleone-Bivona-Agrigento); la strada di Gibellina (Alcamo-Gibellina-Santa Ninfa-Castelvetrano); la strada dell'Etna e delle Madonie (Cerda-Caltavuturo-Petralia Sottana-Cerami-Randazzo-Fiumefreddo); la Catanese per Palermo, l'Agrigentina per Canicattì e Caltanissetta, la Canicattì-Campobello-Licata, e la Siracusana (San Cono-Caltagirone-Vizzini-Palazzolo-Floridia-Siracusa). È una rete complessiva di 2058 chilometri, circa un decimo dell'intera rete statale italiana che misura 20.754 chilometri. Vi sono poi

RAGUSA - STRADA INTERNA (3° LOTTO).

4018 chilometri di strade provinciali, duemila di strade comunali e diecimila chilometri di Regie trazzere.

I 2058 chilometri della rete statale sono così ripartiti nelle diverse provincie: 269 ad Agrigento, 145 a Caltanissetta, 260 ad Enna, 206 a Catania, 333 a Messina, 397 a Palermo, 76 a Ragusa, 169 a Siracusa, 203 a Trapani. Le strade in manutenzione statale sono tutte buone, spesso ottime; quelle a manutenzione provinciale, che lasciavano parecchio a desiderare, sono assai migliorate in questi ultimi anni, specialmente nella provincia palermitana. La manutenzione, intervenuta dopo un lungo periodo d'incuria e di abbandono, ha assunto caratteri di sistemazione straordinaria e cioè di radicale restauro sotto forma di cilindratura, bitumatura e catramatura per quasi 1500 chilometri. Si sono inoltre eseguiti — in prevalenza nelle strade ex-provinciali — impietramenti per correzione di livellette, allargamenti per parecchie migliaia di metri cubi; si son costruiti acquedotti, muri di sostegno e di controriva, cunette murate e in terra; si son ricostruite o integrate le banchine selciate; si son sistemate traverse interne di abitati, sgombrate frane, espurgati acquedotti e ponticelli da tempo interrati.

I 4018 chilometri della rete provinciale ordinaria sono così distribuiti per provincia: 329 ad Agrigento, 252 a Caltanissetta, 859 a Catania, 413 ad Enna, 318 a Messina, 527 a Palermo, 473 a Ragusa, 506 a Siracusa, 341 a Trapani. Alla manutenzione si è provveduto e si provvede con carichi di pietrisco qua e là con risarcimenti cilindrati. In condizioni poco soddisfacenti versa la rete delle strade comunali, la quale abbisogna di radicali sistemazioni che indubbiamente le verranno apportate.

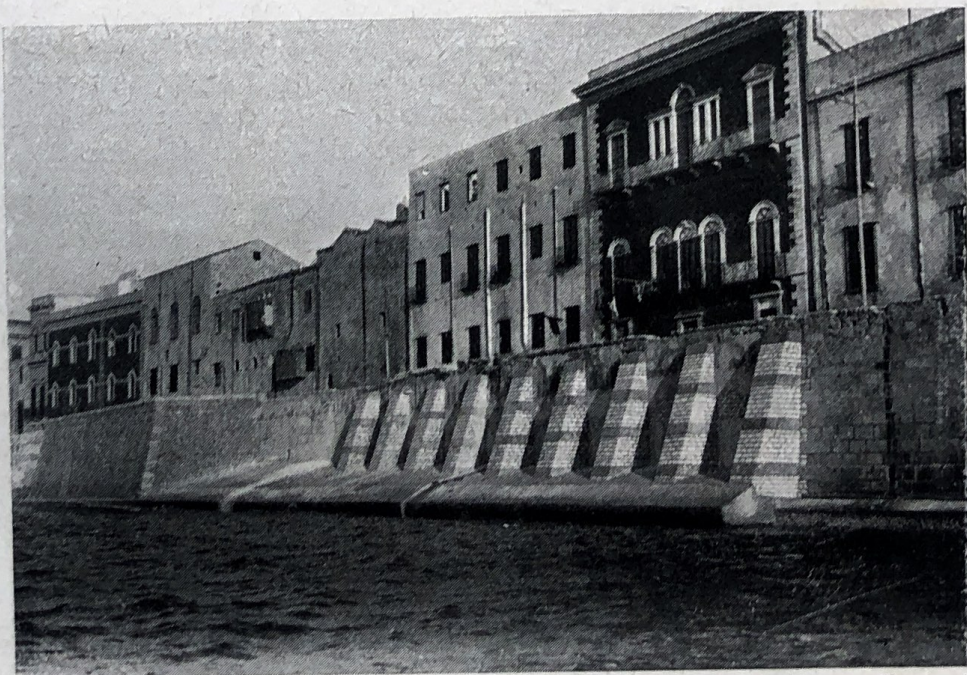
Intanto si è posto mano alla costruzione di nuove strade, a cui nel 1925, ossia appena istituito il Provveditorato, si assegnarono 227 milioni di lire, dei quali 77 per nuove costruzioni di strade comunali per togliere dall'isolamento i Comuni o le frazioni dei medesimi e fornirli di accessi alle stazioni ferroviarie e ai porti; 53 milioni per nuove strade provinciali e 97 milioni per vere e proprie strade di bonifica agraria, che spartiscono ampie zone di

latifondo con percorsi varianti dai dieci ai venticinque chilometri. In complesso sono circa settecento chilometri di nuove ed ottime strade, che la Sicilia viene ad acquistare con l'attuazione di questo piano.

Ma la Sicilia non è soltanto aperta ai traffici, ai commerci, ai normali rapporti che sogliono intercorrere fra le popolazioni. Essa è anche una radiosa terra spalancata alle correnti turistiche di tutto il mondo, attratte dalle smaglianti bellezze panoramiche, dalla soavità del clima, dalla dovizia dei tesori artistici e delle reliquie archeologiche; ed ecco perciò affacciarsi un problema di viabilità speciale che ben si può chiamare viabilità turistica in quanto si propone di appagare, oltre alle esigenze dei viaggiatori locali — che rappresentano ormai una massa di diecimila autoveicoli — quelle dei sessantamila visitatori che l'Isola richiama in media ogni anno. Di questo si è particolarmente interessata, com'era nel suo programma, la benemerita Associazione per lo sviluppo del turismo in Sicilia, ossia l'*Astis,* la quale ha richiamato l'attenzione del Governo sui suoi postulati, a cominciare da quello che propugna il completamento — e non si tratta che di 115 chilometri da inserire — della classica grande strada turistico-archeologica, quella cioè che, prendendo come punto di partenza Palermo, svolge il suo giro per Segesta, Castelvetrano, Selinunte, Sciacca, Agrigento, Caltanissetta, Enna, Tindari, Cefalù e Termini Imerese, richiudendosi a Palermo dopo aver così toccato le località più seducenti e interessanti. Frattanto, anche per l'efficace propaganda dell'Associazione « Pro Catania ed Etna » si è decisa quest'anno, mercè la opera di un apposito Consorzio, la costruzione di una strada sull'Etna con un percorso di diciotto chilometri, da Nicolosi alla Casa Cantoniera, mentre per parte sua il Governo ha provveduto a sistemare, cilindrare ed asfaltare la strada panoramica che da Giardini sale a Taormina, a ricostruire la strada per i templi di Agrigento, ad assumere la manutenzione della strada peloritana, a costruire la strada da Baida a Boccadifalco, nell'orbita della Conca d'Oro, nonchè quella per Selinunte e quella per il tempio di Segesta, oltre alla sistemazione della mulattiera che ivi conduce all'anfiteatro.

È, come si vede, tutto un complesso d'iniziative e di opere per le quali la Sicilia non è più l'isola impervia di non molti anni addietro, allorchè un viaggio rappresentava una rischiosa impresa, un'avventura perigliosa, laddove oggi esso è un agevole piacere.

***

Ancora in materia di comunicazioni si è già accennato allo stanziamento di trecento milioni per la sistemazione ferroviaria, senza contare i sessanta milioni destinati dall'amministrazione interessata per gli acquedotti promiscui di Favara-Burgio, Montescuro Est e Montescuro Ovest, ma si può aggiungere che è cosa ormai deliberata, con una spesa di cento milioni, la liberazione di Palermo dalla cintura che ne impedisce lo sviluppo. Però ancor più importante appare quanto riguarda le comunicazioni per la via del mare, ossia le opere marittime, le sistemazioni portuali, per le quali la base finanziaria si aggira sulla poderosa cifra di quattrocento milioni, di cui circa la metà assorbiti dal porto di Palermo,

(*fot. S. Matera, Trapani*)

RAFFORZAMENTO DEL MURAGLIONE DI TRAMONTANA A DIFESA DELL'ABITATO DI TRAPANI CONTRO LE CORROSIONI DEL MARE. TRATTO A LEVANTE DELLA PESCHERIA.

LAVORI DI COMPLETAMENTO E RAFFORZAMENTO DELLA DIGA DI DIFESA DELLA SPIAGGIA S. LEONE (AGRIGENTO).

un centinaio da quello di Catania e il resto da quelli di Trapani, Messina, Licata, Porto Empedocle, Sciacca e dai minori approdi, essi pure oggetto d'amorose cure. La vita marinara dell'Isola, base peculiare della sua stessa esistenza, esige che tutti i suoi scali, offerti dalla natura e adottati dall'uomo con una fedeltà più volte millenaria, siano assestati ed attrezzati in modo degno dei bisogni moderni e della riaccesa fede con cui l'Italia riconosce e persegue il proprio destino sul mare.

La vecchia ed umile cala saracena di Palermo, difesa nottetempo da una catena, cominciò a prendere aspetto di porto allorchè nel 1567 vi fu costruito quel molo settentrionale, lungo cinquecento metri, che per esser costato sei milioni di scudi fu detto « muraglia di argento ». Spesa ingente, senza dubbio, tanto che si volle farla bastare per tre secoli; e solo nel 1860 quel molo, ormai da tempo insufficiente, venne prolungato di 115 metri, e d'altri 130 più tardi, verso il 1890. Nel 1871 però la Società Florio fornì ai suoi piroscafi uno scalo di alaggio e il Governo costruì il pontile ferroviario (allacciandolo alla stazione con una linea di sette chilometri) e iniziò la costruzione del molo meridionale o antemurale, a protezione dei velieri sostanti nel bacino della cala. Col terzo prolungamento del molo settentrionale si provvide anche a scavare al suo ridosso un canale di 350 metri, e un altro di 170 a ridosso dell'antemurale, fornendo quest'ultimo di banchine per renderlo praticabile. Poi, dal 1906 al 1921, si gettarono le prime 495 mila tonnellate di materiale per formar la scogliera di base della diga foranea di seicento metri, a difesa del bacino centrale; si fecero scavi di roccia e si costruirono banchine e pontili per rendere il porto meglio adatto agli sviluppi della navigazione e alle esigenze del traffico, al quale effetto già lo si era provvisto d'altri scali d'alaggio e di capannoni, d'un bacino di carenaggio e d'una stazione di disinfezione, nonchè d'un cantiere navale dovuto alla munifica iniziativa di Ignazio Florio.

Tutto ciò era già molto, ma il problema portuario di Palermo non poteva ancora dirsi risolto. La soluzione definitiva doveva esser opera del Governo attuale, che diede il suo vigoroso impulso alla realizzazione del progetto maturato nel 1921. Anzitutto era da completare la costruzione della diga foranea, col getto di circa 2.560.000 tonnellate di massi naturali per formare la scogliera artificiale (lunga 700 metri, alta da 25 a 30, larga 100) su cui disporre, in quattro strati e per un'altezza d'oltre dieci metri, l'infrastruttura di mille massi di calcestruzzo, pesanti ciascuno 120 tonnellate, e su questi, la soprastruttura

formante una banchina interna alta tre metri sul livello marino e protetta da un muraglione esterno di sette metri. Dal 1860 al 1921 si spesero per il porto palermitano poco più di diciotto milioni; la sola diga foranea ne costa più di settanta e ciò può dare una idea della mole di tal lavoro. Altri sei milioni si sono spesi nella demolizione, eseguita tra il 1922 e il '23, dell'antico forte Castellammare, liberando un'area di 248.000 metri quadrati per nuovi edifici e magazzini, e utilizzando i trecentomila metri cubi di materiale per colmare lo specchio di acqua tra via Crispi e le nuove banchine. Scavi in roccia per aumentare i fondali del bacino centrale, binari ferroviari e impianti elettromeccanici per il carico e lo scarico del carbone e delle merci, ed ecco il porto di Palermo in condizioni di piena efficienza per il maggior prestigio della gloriosa capitale isolana.

(*fot. Pesce, Catania*)

VILLAGGIO AGRICOLO DI SFERRO.

È naturale ch'esso abbia la parte preponderante nel continuo maturare delle opere pubbliche, ma, come si disse, neppure gli altri porti siculi sono trascurati dal patrio Governo. Quello di Messina, il cui riassetto si imponeva con particolare urgenza dopo la catastrofe del 1908, ha avuto infatti nuove invasature per i *ferry-boats*, nuovi allacciamenti ferroviari, nuove banchine e, primo nell'Isola, modernissimi mezzi elettromeccanici per il traffico portuario. Anche il porto di Catania ha ricevuto considerevoli sviluppi col prolungamento della diga foranea, l'escavazione del fondo, la costruzione del molo di mezzogiorno e dell'adiacente banchina, delle calate occidentali, di uno sporgente centrale e di un piazzale. Un diffuso banchinamento ha migliorato il porto di Siracusa a cui son pur assegnati un nuovo pontile e altre opere di completamento e d'arredamento. A Trapani la sistemazione del molo della Sanità e di un tratto di banchina; a Porto Empedocle la

VILLAGGIO OPERAIO «BORGO REGALMICI» (PALERMO).

(fot. Dante Cappellani)

ACQUEDOTTO DI CINISI (PALERMO) - SERBATOIO.

costruzione della banchina nord e del retrostante piazzale, nonchè l'escavazione dei fondali; a Licata un'escavazione analoga e il banchinamento del molo orientale; a Sciacca il prolungamento del molo di levante e la liberazione dell'imboccatura dalle secche; a Marsala e a Mazzara l'escavazione del fondo roccioso nei rispettivi porti: ecco altrettanti lavori eseguiti o in corso di esecuzione nella fitta corona degli approdi siciliani, tanto preziosi per gli interessi dell'Isola e per la sua importantissima funzione di scolta italica nel Mediterraneo.

***

Strade e porti: siamo sempre nel campo delle comunicazioni, fondamento degli umani rapporti e della vita sociale. È ancora dalla grande opera delle strade ch'è scaturita in Sicilia l'opera non meno feconda di bene della colonizzazione interna. Favorendo la viabilità rurale, si è pur stimolato il formarsi di nuclei stabili. Le stesse stazioni di tappa dei braccianti occupati a correggere trazzere, a restaurare o a costruire le vie campagnuole, son divenute qua e là punti di raccolta dei contadini e han finito per trasformarsi in veri e propri villaggi agricoli.

Il primo a nascere, nel 1927, fu quello di Regalmici, là dove avevano lavorato quattrocento operai per costruire, sui confini delle provincie di Palermo e di Agrigento, una strada di circa quindici chilometri congiungente le stazioni di Cammarata e di Valledolmo. Il borgo si formò in regione Bocche di Cortellazzo, a quattro chilometri dalla stazione di Valledolmo, su un pianoro a 620 metri sul livello del mare, sopra un'area di seimila metri quadrati, sulla quale in cento giorni si tagliarono strade e piazze, s'impiantò l'acqua potabile e si elevarono dodici casette in muratura, capaci di accogliere venti famiglie. L'on. Giuriati, allora ministro dei Lavori Pubblici intervenne alla festosa inaugurazione del villaggio, di cui egli stesso aveva concepito e caldeggiato l'idea. La quale trovò poi, per merito dei pubblici poteri, altre applicazioni negli analoghi villaggi di Sferro, in provincia di Catania, di Guddemi in territorio di Mezzojuso, di Bivio Filaga in quel di Lercara, e, per merito della privata iniziativa, nei villaggi di Santa Rita, Libertinia e Regaliali: ottimo principio sul cammino, che si spera lungo e fruttifero, d'una volonterosa redenzione della terra attraverso un ritorno degli uomini al suo grembo sicuro e con l'usbergo dei nuovi ed efficaci patti agrari.

Alla bonifica agricola si accompagna, come è necessario e giusto, la bonifica idraulica. I lavori, intrapresi nell'orbita di trentatrè comprensorî, interessano una superficie di circa sessantamila ettari; tra i più cospicui figurano quelli per le bonifiche del Pantano e del Lago di Lentini e per quella ancor più grandiosa della Piana di Catania. Procede pure, intensa e benefica, l'opera di sistemazione dei bacini montani, dei regimi torrentizi, dei rimboschimenti e del miglioramento dei pascoli, nonchè quella delle ricerche d'acqua e delle irrigazioni.

L'argomento idrico ci induce a menzionare senz'altro lo sviluppo impresso alla diffusione degli acquedotti comunali. Nel 1925 si accertava che dei 369 Comuni dell'Isola solo

108, con una popolazione complessiva di 1 milione 735.000 abitanti, erano provvisti di acqua potabile. Da allora ne sono stati forniti altri 115 Comuni comprendenti un milione e mezzo d'anime, per cui anche questo problema sta per essere completamente definito. Molti lavori si sono pur compiuti per assicurare l'igiene degli abitati, e cioè macelli, fognature, cimiteri, locali d'isolamento. E un' altra deficienza s'avvia ad essere del tutto risolta: quella degli edifici scolastici. Si lamentava nel 1925 un difetto di ben 6500 aule per un insieme di 296 Comuni e di venticinquemila alunni. Mercè i mutui concessi, la cifra si è sensibilmente ridotta. Mancano ancora cinquemila aule al fabbisogno scolastico, ma è fermo il proposito di provvederle, ed è certo che in un tempo non troppo lontano vi si riuscirà.

Un grande contributo all'incremento dell'istruzione pubblica è dato dalla città di Palermo, la quale ha in programma una spesa di trentacinque milioni per edifici scolastici e di ventisette milioni per edifici universitari nella città stessa e nelle borgate. Altri trentacinque essa li ha assegnati alla ricostruzione e sistemazione delle strade, centocinque milioni al risanamento urbano, ventotto alla costruzione di case popolari, quarantasette alle fognature, dodici ad un nuovo macello, tre e mezzo alla sistemazione del Lazzaretto e dello Stabilimento delle disinfezioni, pure tre e mezzo alla costruzione di bagni popolari e quattro milioni a quella di edifici per servizi municipali nelle principali borgate. In totale trecento milioni da erogare in opere pubbliche, talune delle quali già appaiono in corso di esecuzione e, con gli sventramenti vistosi e i vasti castelli di fabbrica, accennano anche in pieno centro a mutare il volto della regale città.

COMISO SCUOLA D'ARTI E MESTIERI.

Dal canto suo il Governo non perde tempo. Il palazzo delle Ferrovie a Palermo, i palazzi delle Poste nella stessa Palermo, a Catania, a Siracusa, a Trapani, e varî altri edifici pubblici, stanno ad indicare i segni eloquenti della volontà d'azione e di rinàscita; la quale trova oggi le sue più imponenti espressioni là dove più urgeva il cómpito: a Messina, tratta a novello decoro con fervore mirabile di fede e d'opere, e a Mascali — la più recente vittima delle ire della Natura, pur sì prodiga di bellezze e di doni — che risorge dalle sue rovine per volontà del Regime ricostruttore.

A. COLOMBO.

SOCI! Al presente fascicolo è unita una SCHEDA DI VOTAZIONE « ad referendum » sugli oggetti recati all'Ordine del Giorno dell'Assemblea. Rinviatecela con sollecitudine. È per voi un piccolo disturbo, per noi un grande favore e ve ne siamo grati.

LA PIU' ANTICA CAMPANA D'ITALIA

La salita sul campanile romanico del Duomo di Siena, facile sino alla quadrifora, si fa poi ardua e poco consigliabile a coloro che soffrono di vertigini. Tuttavia, chi abbia buone gambe e nervi sani non avrà a pentirsi di essersi spinto sino all'ultimo piano, sotto la cuspide ottagona terminale, e questo non solo per il vasto e magnifico panorama che apparirà ai suoi occhi, ma anche per la possibilità che gli sarà data, di ammirare quella che è forse la più antica campana d'Italia.

Di fattura piuttosto rozza, essa ha la forma di un'olla, stretta in alto e che si allarga fino a circa metà della sua lunghezza, per poi scendere dritta fino all'orlo, che, anzichè essere svasato come nelle altre campane, ha tutto intorno un cerchio rilevato come per rinforzo. La corona che la tiene sospesa è a base larga quasi quanto tutta la campana, ed è scanalata. La parte superiore porta due listelli distanti quattro o cinque centimetri l'uno dall'altro, racchiudenti una scritta che appare non fusa a getto con la campana, ma grafita in seguito. La scritta, per le colature dell'olio delle bronzine del mozzo che sostiene la campana e per l'oscurità della cella campanaria, è quasi illeggibile, ma sembra porti una dedica o un'invocazione a S. Giovanni Battista.

CAMPANA DEL XII SECOLO, CHE TROVASI SULLA CELLA PIÙ ALTA DEL CAMPANILE DEL DUOMO DI SIENA.

Sotto questa fascia trovasi una croce, dello stile delle croci astili bizantine, trilobata all'estremità dei bracci e con viticci ornamentali fra di essi. Dalla parte opposta c'è una specie di anello a bassorilievo, di cui, data l'assenza di ogni segno esplicativo, non si capisce la funzione e il significato. Più in basso, chiarissima, trovasi la data, *A. D. MCLXVIII*, in caratteri romanico-gotici, molto rilevati. L'orlo della campana è preceduto da un listello simile a quelli posti in alto.

La croce, l'anello e la data sono ottenuti nella fusione della campana, mentre, essendo la scritta fra i due listelli rozzamente incisa, si può pensare che sia stata eseguita in epoca molto posteriore.

La campana ha un suono aspro, ma molto vibrante, e, benchè non sia di grande mole (avrà poco più di un metro di altezza, esclusa la corona) la sua voce si sente chiarissima dai punti più lontani della città. Quello che rende degna di nota questa campana, oltre la sua forma bizzarra, è la sua vetustà, risalendo, come si è visto, la sua fusione al 1168, prima ancora che fosse fondato l'attuale Duomo.

Non credo siavi in Italia campana più antica, perchè quella esistente nel museo di Città di Castello, porta la data del 1200.

Mentre per l'« Aurora », la campana maggiore del Duomo di Siena (trecentesca) si sa che fu asportata dalla cattedrale di Sovana nel 1410, di questa campana vetustissima non si sa nè l'autore, nè la provenienza.

Solo S. Bernardino da Siena nelle sue lettere accenna alla campana dell'alba, certo riferendosi a questa, perchè è proprio essa che risuona ogni mattina la prima messa, quasi a svegliare le cinque sorelle maggiori che le fanno compagnia nel campanile romanico.

V. VALENTI.

(*foto Ars, Reggio E.*)

REGGIO EMILIA - GALLERIA PARMEGGIANI - PARTICOLARE DEL SALONE.

GALLERIE PRIVATE D'ITALIA

LA GALLERIA PARMEGGIANI

IN REGGIO EMILIA

Reggio Emilia ha avuto in passato un destino sfavorevole; soffocata per mezzo millennio fra le capitali di due staterelli, si è chiusa in se stessa, in sorte prospera o avversa, ed è quindi rimasta fuori dalla cerchia delle città frequentate da cultori d'arte e da turisti. Pochi sono quelli che pensano di soffermarsi anche per un'ora in questo luogo, dove, per il frettoloso passante, si e no affiora, fra la monotonia dei portici e delle vie, qualche reliquia pallida d'antica bellezza.

Può dunque sembrar strano di trovare, proprio qui, un meraviglioso fiore, una raccolta d'arte che tiene il paragone con tante altre d'Italia e anzi possiede esemplari senza riscontro, neppure nei maggiori musei. Non si tratta di pezzi dispersi da rincorrere o da rintracciare nella penombra di un tempio o nel freddo grigiore di sale deserte, ma d'un complesso organico ed ordinato, che prende posto in palazzo appositamente costruito; di qualcosa di vivo, insomma: la Galleria Parmeggiani.

Ben ammonisce il motto sul portone gotico moresco, tolto da un palazzo di Valenza e portato qui: *Lo que tenemos falece y el buen obrar non perece:* Ciò che abbiamo perisce, ma le opere buone restano. Un atto di fede: tale è stato quello di Luigi Parmeggiani, reggiano di nascita, e della sua gentile Signora, nel recare a Reggio i tesori inestimabili della loro raccolta, adunati durante lunghissimi anni di permanenza all'estero.

Entrando nelle ampie sale ove ha sede la Galleria, non si prova quel senso di freddo e di solitudine che spesso prende alla soglia di

tanti musei; il senso, un po', di cose morte raccolte, che dicono una parola sublime, sì, ma che è in parte quella dei sepolcri. Qui si respira subito un'aria di cordiale, familiare intimità; e già una prima, superficiale occhiata, ambienta il visitatore. Costui comprende tosto d'essere di fronte a manifestazioni eccezionali; ma nello stesso tempo trova, nell'immediato contatto, qualcosa di conosciuto, qualcosa di caldo che lo predispone a gustar meglio e a meglio apprezzare quanto sta per vedere.

La galleria raccoglie, anzitutto, in due sale appositamente ordinate, l'opera di due pittori congiunti di parentela ai proprietari. Cesare Detti, spoletano, e Riccardo Leon y Escosura, che vissero ed operarono con grande fortuna a Parigi, nella seconda metà del secolo scorso.

Entriamo ora nella sala grande, in cui un ampio lucernario lascia piovere una chiarità tranquilla e festosa. Il colpo d'occhio è imponente; lungo le pareti, quadri d'ogni misura, mobili, seggioloni; in mezzo, vetrine scintillanti.

(foto Ars, Reggio E.)
CESARE DETTI - DONNA COL LIUTO.

Per quanto riguarda la pittura, qui si schierano, si può dire, tutte le Nazioni e tutte le Scuole. Per l'Italia andiamo da una tavola primitiva pregiottesca rappresentante la *Vergine con il Bambino*, attraverso un sereno tondo, composto e chiaro, di scuola Veneziana, al *Trionfo di un condottiero*, dipinto sul lato di un cassone, per il quale si fanno vari nomi, ma che è sempre considerevole per la vita che v'è in tutta la scena. Cinque mezzi busti incorniciati in fila, probabile resto della cornice di una sala, ci portano ancora verso la scuola veneziana; e fra questi la testa di un *Sultano turco* fa pensare, un po', alla maniera dei Bellini. Altrettanto attira una tavola alquanto enigmatica, che rappresenta il *Martirio di S. Lorenzo*, nella quale si vede subito la riproduzione in colore di un disegno di Baccio Bandinelli che fu poi inciso da Marcantonio da Bologna e piacque tanto al Papa da fruttare a Baccio il Cavalierato di S. Pietro. Si sa che egli, ben dotato come scultore, poco valeva nella pittura, che gli riusciva sempre sporca e fumosa; qui invece abbiamo una maniera chiara, precisa e luminosa; la tavola ha evidenti ed innegabili caratteristiche d'autenticità; chi dunque la dipinse? Nell'angolo superiore destro una figura in piedi, appoggiata ad un bastone, ha una fisonomia nota e che richiama vivamente Andrea del Sarto. Di quest'epoca è pure un'altra tavola che proviene dalla scuola di Fontainebleu, dove si impiantarono, al seguito di Re Francesco, il Rosso, il Cellini, il Primaticcio, ed altri. Il dipinto rappresenta *Venere con due amorini*; sappiamo che il Rosso trattò per il Gran Re questo argomento, e nulla ci sarebbe di straordinario che il pittore si fosse ripetuto. Ma pur senza arrivare ad una attribuzione a lui, dato che potremmo essere dinnanzi ad un'imitazione di qualcuno dei suoi discepoli, Leonardo Fiammingo o Giovanni il Fattore, dobbiamo riconoscere che il dipinto è veramente notevole per la sicurezza del disegno, per la solidità e vivacità delle carni, per il colore caldo ancora più arricchito dalla vernice all'ambra.

Piena di chiaro vigore è la grande allegoria *Il vizio e la virtù* che ha riscontro in una tela quasi uguale, che è al Prado di Madrid, di Paolo Caliari (N. 499), la quale appartiene alla prima maniera dell'artista; ma vi è già la sua inconfondibile lucentezza che fa parere di argento l'aria stessa, la pacata armonia dei colori, l'eleganza e la precisione del disegno,

PESELLINO ? - TRIONFO DI UN CONDOTTIERO.

la compostezza delle figure; un uomo dal volto sereno e severo, incoronato d'alloro, accoglie il giovane sfuggito dalle mani artigliate della donna che pur gli ha lacerato l'abito. Questa ricorda da vicino una figura che è nel grande fresco di S. Sebastiano a Venezia; e nel giovane abbigliato in bianco si possono forse ravvisare le sembianze stesse di Paolo nel fiore degli anni. Notiamo pure una vigorosa *Alba* attribuita a Jacopo da Ponte detto il Bassano ancora immune dai toni neri che diminuiranno i suoi successori; ed un ampio quadro Tizianesco, *Venere che arma Amore* simile in tutto a quello del maestro che è alla Galleria Borghese, opera della medesima epoca e fatta da qualcuno che non era lontano dal Vecellio stesso.

Per restare alla scuola Veneta, abbiamo ancora un forte e pur morbido ritratto di guerriero, per il quale affiora subito alla memoria il nome di Jacopo Palma il Vecchio, una drammatica *Ultima cena* di Sebastiano Ricci, agitata, ricca d'emozione e di movimento; una scena biblica di G. D. Tiepolo: il *Piccolo Mosè che, salvato dalle acque, viene presentato alla principessa ed al suo seguito;* ed, infine, una deliziosa *Piazzetta* del Canaletto. C'è in queste tre ultime tele tutta l'anima del Settecento veneziano, dove ancora viveva la tradizione dei grandi; ma dove le Sante raffigurate erano troppo femminili, dove la bautta celava troppe cose, e i vascelli vittoriosi marcivano rósi dai tarli nel Bacino di S. Marco; eccone uno nel quadro del Canal, ma coperto di un tendaggio giallo e rosso: più « peata » che strumento di guerra.

Fanno corona, di scuola italiana, un Tiarini, assai accurato e vivo di colore, perciò assai differente dagli altri dipinti di questo maestro che pur ne ha un numero rilevante a Reggio; una leggiadra *Madonna* del Sassoferrato, una *Vergine* di scuola Ferrarese; ed altri minori.

Ma dalle pareti occhieggiano quadri inconsueti alla nostra vista: sono primitivi spagnoli, rarissimi e forse unici in Italia.

La pittura spagnola si sviluppò dopo cessata l'epica lotta secolare fra Cristiani e Mo-

(*foto Ars, Reggio E.*)

MARGARITONE - MADONNA.

ri, per i quali, è noto, esiste il divieto di rappresentare la figura umana.

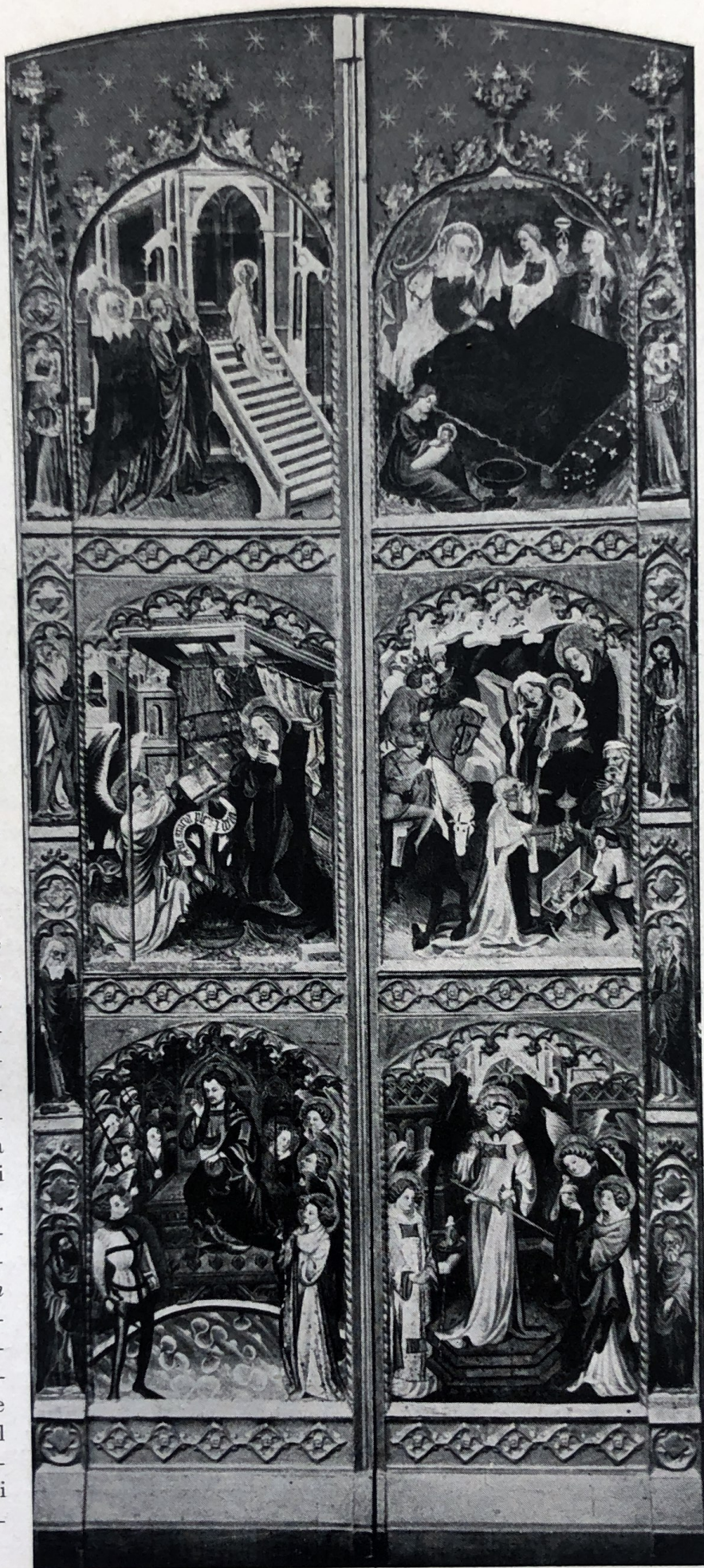
Nel Trecento vi furono pittori, negli Stati cristiani, di fama già consolidata, ma di essi non resta che il nome: solamente nel Quattrocento l'arte del pennello si svilupperà, specialmente però per influsso straniero: fiammingo ed italiano. Opere ed artisti vanno dalla Fiandra alla Spagna durante tutto il secolo: vi lavorano i van Eyck, il van der Weiden, Quintino Matsy, mentre dall'Italia accorrono lo Starnina, Dello, Paolo di S. Leocadio; sulle orme di questi e di quelli lavorano il Despla, Pedro de Sivilla, Claver e tanti altri. Ma negli spagnoli passa qualcosa della grande epopea che stanno vivendo? Ben poco: qualche traccia resterà negli affreschi dell'Escuriale, di Toledo, di Siviglia; gli artisti iberici a questa epoca non sono attratti che dal grande dramma del Calvario o dalla figura della Vergine. Alla scuola del Nord e all'influsso fiammingo appartengono vari quadri della Galleria Parmeggiani.

PEDRO BERRUGUETE - CORO DI MONACHE.

Noteremo una *Madonna in trono*, fra un coro d'angeli. La Vergine regge il Bambino; è bionda, e sul capo le posa una massiccia corona dorata e gemmata che esce in rilievo dal dipinto, come in rilievo sono tutti i contorni, gli ornamenti dorati, le architetture del trono. Ancor più interessante è un'altra *Madonna Aragonese;* in questa si fondono il gusto fiammingo e quello spagnolo in perfetta armonia. Anche qui Maria troneggia fra gli angeli che offrono doni. Se si eccettuano le teste e le mani, tutto il quadro è trattato ad arabeschi e ricami, con un punzone sulla mestica ricoperta d'oro, sì che ne risulta un complesso di un effetto e di un lusso straordinari. La testa della Vergine pensosa e senza corona rivela l'influenza e quasi la mano di Giovanni van Eyck. Della stessa epoca è una tavola rappresentante una *Duchessa inginocchiata assistita da S. Domenico*; anche in questa la scuola fiamminga si palesa in pieno, come, del resto, in un grande trittico rappresentante scene sacre, dove però troviamo una maggiore maturità, soprattutto nei movimento delle persone.

Nella Spagna del Nord tiene dunque il campo, senza contrasti, l'arte fiamminga: ma la pittura nostra si fa largo a Sud. Fra i più rinomati di questa epoca troviamo Pietro Berruguete, di cui ben poco sappiamo. Visse nella seconda metà del secolo XV e fu padre di Alfonso Berruguete, detto il Berrughetta, ottimo scolaro di Michelangelo. A Madrid esistono varî quadri di Pietro, fra i quali l'*Apparizione della Vergine ad un consesso di frati Benedettini*. Moltissime evidenti affinità ed identità nello stile, nella maniera e nella concezione fanno attribuire a lui la tavola della Galleria rappresentante il coro di un monastero femminile. Sono monache Agostiniane, non raccolte negli stalli come i Frati del quadro madrileno, ma affollate intorno ad un leggio. Le suore intese al canto, quasi, si direb-

be, schiudono le bocche in un verismo impressionante; una santa aureolata spicca in un'onda di capelli biondi. Ma nessun segno di meraviglia è nelle ascoltatrici: la badessa sta istruendo una novizia, bionda anche essa, pervasa da una attenzione rassegnata. Dalle finestre fanno capolino i rami degli alberi, e dal cielo azzurro piove la luce a flotti: movimento nelle figure, espressione nei visi, sono già lontani dall'influsso nordico: si sente l'anima nostra, pur racchiusa ancora nel misticismo spagnolo che promana dal quadro in una sensazione di pace profonda.

Ad un diverso gruppo appartiene il *San Michele*, attribuito a Fernando Gallegos, nel quale si sente già il proposito di liberarsi dagli influssi estranei.

L'Arcangelo è armato con una lussuosa corazza d'oro e regge una bilancia: da una parte si affollano gli eletti, dall'altra precipitano i dannati nelle fauci di un orrendo demonio. V'è ancora molta ingenuità, ma vi è anche quell'aria di sofferenza e di spasimo che è nella pittura iberica della fine del Quattrocento. Gli Ispani si sentono portati verso la pittura ascetica; il Macip, ad esempio, pur avendo studiato e vissuto in Italia, tornato al suo paese si preparerà a dipingere un quadro facendo precedere complicate cerimonie di espiazione e di penitenza; il Morales è tormentato da visioni, tende all'alto, vuol offrire a Dio il suo capolavoro: afferma e pratica che fuor del cilicio e della croce non v'è salvazione. L'estrema miseria, lenita soltanto

(*foto Ars, Reggio E.*)

MELCHIORRE BROEDERLAM - PORTA DIPINTA.

FERDINANDO GALLEGOS - SAN MICHELE.

negli ultimi tempi da Filippo II, dà all'artista un'aureola di martirio; è l'ascetismo spagnolo che combatte e rinnega il pagano Rinascimento. Di Morales v'è in galleria, una portentosa tavoletta di *Cristo alla Colonna*, piccola di dimensioni ma sufficiente a darci tutta la potenza di questo francescano del pennello, nell'orrore tragico dei visi e nel calore delle tonalità. E si pensi che egli fu contemporaneo di Pantoja de la Cruz, pittore di Corte di Filippo II e, come si può vedere anche qui in un *Ritratto di gentildonna*, del tutto permeato d'italianità assorbita nella sua lunga dimora a Firenze.

Fra gli artisti fuor del tempo e che hanno dovuto attendere secoli per avere la loro fama, è Domenico Teotucopulis, detto il Greco, corfiotta, egli studiò a Venezia, si dice con Tiziano, ma più probabilmente con il Tintoretto, come sembrerebbero rivelare le forme dei visi, i colori contrastanti, le tonalità d'azzurro; ma non dipinse, si può dire, che in Ispagna. Recenti studi lo hanno portato nella sua vera luce: egli è un realista che nello stesso tempo spiritualizza le figure; le sue forme, il colorito, la maniera sono personali ed inconfondibili. Abbiamo qui di lui una affascinante figura di *Redentore*, pacata e pensosa: la faccia è scarnita e allungata, gli occhi scrutatori e vivi: le mani sono affusolate, delicatissime, quasi femminee.

Ed ecco il tormentoso Ribera dalla vita romanzesca, allievo e rivale del Caravaggio, assassino forse, soldato per miseria, assunto poi ai fastigi della gloria, finchè don Giovanni d'Austria, col rapirgli la bellissima figlia, non lo ucciso moralmente. Qui v'è di suo un grande *S. Girolamo* e una *Testa di un matematico*, entrambi traboccanti di vigore nel colorito e nell'espressione, e nello stesso tempo amari e tenebrosi come l'anima di chi li creò. Eppure quest'uomo tragico e turbolento fu caro ed amico a Velasquez; questo avventuriero, vittima poi anch'egli di soperchieria, fu profondamente legato a colui che fremeva nella prigione dorata del Re Spagnuolo, dando la gloria con il suo pennello a principi ignoti. Probabilmente uscì dalle mani di Velasquez, o della sua scuola, questo *ritratto dell'infante di Spagna Don Balthazar*, da lui già rappresentato fanciullo, a cavallo. Qui il giovane è ritto in piedi, tutto armato; sul capo gli vola un'aquila, ai suoi piedi un leone tiene fra gli artigli il mondo. Lontano si perde un paesaggio sereno in cui sembra davvero respirare l'aria che, come disse un contemporaneo, Velasquez riusciva a rappresentare. Conclude la serie degli Spagnoli il *ritratto del Generale Ricardo*, dovuto ad un allievo del Goya che ha assorbito dal maestro gran parte del suo crudo realismo, come ben appare dal viso e dalle mani del guerriero.

In Fiandra, per la pittura, avvenne qualche cosa di inesplicabile. Ai primi del Trecento non vi sono, si può dire, che dei miniaturisti; l'affresco dell'Ospedale Biloque a Gent, che è di quest'epoca, non ci dà che figure senza traccia di ombreggiature, circondate da un rozzo contorno nero; eppure di lì a poco l'arte del pennello è già in pieno rigoglio. A questo probabilmente riuscirono un influsso nostro e il dominio dei Duchi di Borgogna, ambiziosi e amanti del lusso e della pompa. Pittore in titolo d'uno di questi, Filippo l'Ardito, fu Melchiorre Broederlam, fiammingo, che ha però speciale importanza perchè fu anche un caposcuola della pittura Francese. Egli era nativo, a quanto pare, d'Ypres; e a Digione, dove lavorò, creò varie opere per il Duca Filippo; quelle che conosciamo non lasciano alcun dubbio nell'attribuire a lui la grande porta dipinta che è qui nella Galleria Parmeggiani. Fra i primitivi fiamminghi trion-

SCUOLA DI GIOVANNI VAN EYCK - TRITTICO. (*foto Ars, Reggio E.*)

fa la pittura a scomparti, derivazione della scultura gotica la quale ritorna nelle ornamentazioni delle varie cornici, nel susseguirsi delle varie storie. In questa porta sono sei: la *Vergine che sale al tempio*, in un incedere nello stesso tempo semplice e solenne, fra il compiacimento di S. Anna e di S. Gioacchino, che pare mormorino fra loro le parole di un salmo; l'*Annunciazione*, ingenua e freschissima nell'Angelo vigilato dal divin fanciullo che scende dal cielo in un nimbo d'oro; *Cristo trionfante fra gli Arcangeli e gli Angeli;* la *Nascita della Vergine*, mentre pie donne si affaccendano intorno alla puerpera ed una fante si appresta a tuffare nel bagno la bimba ancora fasciata; l'*Adorazione dei Re Magi*: Baldassare adora, mentre un donzello trae da un ricco forziere i doni; un altro Re si toglie la corona in atto di omaggio; il terzo scende da cavallo: è il Re di Francia poichè il pugnale appeso sul dorso attesta la sua prerogativa. Ed infine l'*Arcangelo* in bianca stola che elegge i puri e danna i malvagi; è lo stesso argomento che ha ispirato Fernando Gallegos: ma, differenza di ambiente e di temperamento, qui non v'è il demonio. Fra le lesene occhieggiano potenti figure di santi e di profeti. L'esecuzione è accurata, minuziosa: si sente ancora il miniaturista che ha anche il timore di cimentarsi in proporzioni ampie, con grandi figure.

Dopo Broederlam, ecco sorgere i due grandi astri della pittura fiamminga, Uberto e Giovanni van Eyck. Al primo è attribuita l'invenzione della pittura a olio. Ai due fratelli è dovuto il famoso polittico di Saint Bavon a Gand, disperso qua e là purtroppo; Giovanni specialmente lavorò un po' dappertutto, in Fiandra e in Ispagna, segnando un'ampia evoluzione nelle sue opere nelle quali si sente ormai fremere tutto l'impeto futuro della pittura fiamminga. All'ultimo periodo della sua arte ormai matura, o a qualche suo immediato scolaro, devesi ascrivere il trittico della Galleria Parmeggiani. La Madonna in trono regge il divin fanciullo, pacata nella tristezza che emana dal viso ampio: lontano, a perdita d'occhio, si stende il paesaggio tranquillo e sereno, che pare quasi contrastare con la pensosità della Vergine. Il panneggio è largo e risoluto: le stoffe a fiorami non hanno più bisogno dell'oro per essere splendenti. Negli sportelli, a sinistra sta il Battista, vigoroso e solenne; a destra un altro Santo in veste rossa che cac-

cia il demonio dal calice: sereno nel viso adusto di buon fiammingo e pur soave nelle squisite mani. All'esterno i due comparti portano l'Annunciazione, a chiaroscuro, piena di finezza nelle ombreggiature e di equilibrio nei toni.

Attraverso van der Weyden, Memling, Bosch, troviamo Quintino Matsys che appartenne alla corporazione di Anversa e visse alla fine del Quattrocento, anche egli lavorando qua e là. Di lui vediamo qui la figura di un cardinale in meditazione davanti al Cristo, la mano appoggiata ad un teschio; in un cartiglio è il monito: « Respice finem ». Un libro aperto non attrae lo studioso: l'occhio è vagante lontano, nella contemplazione dell'al di là; dietro è il luccicore forbito della casa fiamminga, il gioco dei raggi solari sul pavimento; non l'incubo della tragedia funebre, ma la serena meditazione dell'ineluttabile.

Dopo Matsys la pittura fiamminga risente profondamente il contatto con l'Italia; invero l'epoca non consente molto all'arte; divampano roghi, rivoluzioni, battaglie, la nazione è impegnata in una lotta di vita o di morte; tuttavia l'arte ferve e molti accorrono a scaldarsi al nostro sole, come Gossaert e Calvart; poi la risorta libertà esprime i massimi: Rubens e van Dyck.

MOBILE SCOLPITO, ARTE FRANCESE DEL SEC. XVI.

Da van Dyck deriva, attraverso lo Snyders del quale è cognato, Paolo di Vos, autore di un'Arca di Noè, e che si dedicò specialmente agli animali. È suo, qui, un *combattimento di galli,* nel quale non si sa se ammirare di più l'espressione quasi umana dei pennuti o l'iridescenza smagliante dei colori. Da quest'epoca, a dir dei critici, la pittura fiamminga è in piena decadenza. Notiamo ancora però, al principio del secolo XIX, una natura morta di van Dael; è una cascata di fiori e di frutti d'ogni stagione, quasi a significarne la alterna vicenda; l'artista risente del Settecento francese, ma tratta la materia con un impeto e con una vivezza da apparire non indegno erede dei grandi che lo precedettero.

Figli e collaterali dei Fiamminghi, gli Olandesi hanno nella Galleria Parmeggiani qualche degno rappresentante. Gherardo delle Notti ci fa vedere una scena alquanto bacchica, con una cortigiana. Visi ardenti e concedenti al lume vivido di una candela, scorci audaci: vita, in una parola. van Pool ha un paesaggio nevoso reso all' evidenza, sotto un cielo grigiastro promanante un gelido fiato: sul ghiaccio di un torrente passa la Vergine su di un asinello guidato da S. Giuseppe; strana fantasia per una fuga in Egitto. L'eco di Rembrandt ci arriva attraverso Gherardo Dou: un vecchio dalla barba bianca medita: tutto il dipinto è in toni minori illuminati da un chiarore rossastro, severo, quasi ascetico e nello stesso tempo tranquillo; non v'è tormento nella meditazione, ma serena vecchiaia. Nicola Maas rivela invece il movimento più ampio del suo diretto maestro, in una figura femminile nella quale vi è la luce e il chiaroscuro di lui. L'abito della dama, le mani finissime che sollevano una tenda, s'intonano alla perfezione con il viso un po' avvizzito e promanano chiarore, anche se l'oro di van Rjin qui è divenuto un po' verdastro.

Giovanni ed Andrea Both, pur ispirandosi al Lorrain, chiudono qui il ciclo, con un tramonto lucente in cui, fra il mormorio delle fronde e i riflessi delle rocce, sentiamo tutta

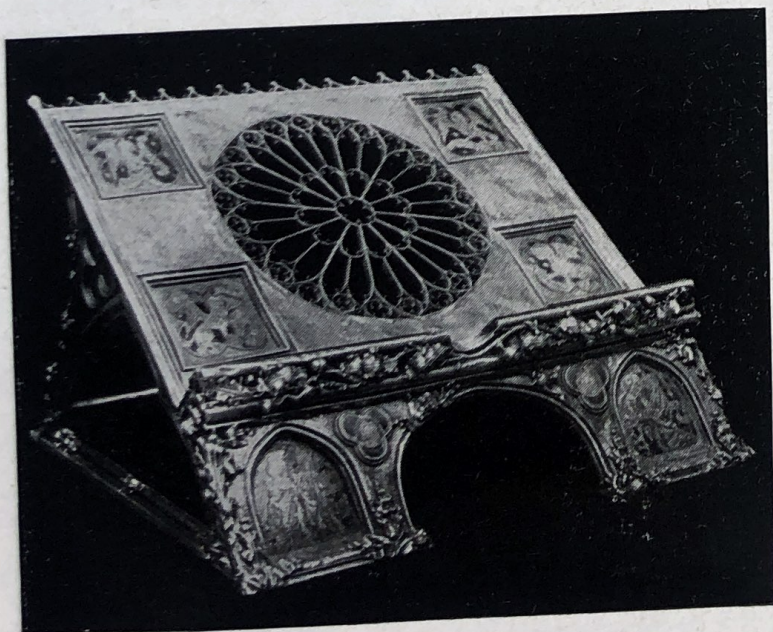
l'anima del nostro paese che li ispirò e che li fece chiamare Italiani.

Di opere francesi vediamo il ritratto di Gontaut de Biron, dipinto su alabastro: l'eroe è tutto armato, a cavallo, trionfante, armonico nella possanza della persona risplendente nell'armatura; forse si potrebbe fare il nome di Francesco Clouet come autore dell'opera. La cipria settecentesca ci appare in una natura morta di Monnoyer e in una ridente figura femminile di Nicola Coypel, ma soprattutto in un ritratto del Tocquè che fu scolaro di Nattier. Un gentiluomo in abito azzurro è seduto, in atto di parlare. Dai pizzi esce la mano affusolata e squisita; il viso energico e serio è vibrante; ogni problema di colore, di piani, di masse appare studiato e risolto in maniera davvero magistrale, ma senza quella vaporosità, quelle troppo rosee eleganze che faranno, poi, la delizia del Fragonard e dei Greuze.

Fra moltissime altre pitture d'ogni epoca e d'ogni scuola noteremo ancora la copia eseguita da Joshua Reynolds di una scena pastorale di Rubens, che, pur non avendo l'imponenza dell'originale, è calda di toni e perfetta di disegno; una tavoletta, probabilmente un frammento, di scuola tedesca del XVI secolo, vigorosissima nei due visi che contiene, uno di donna umile e rassegnata, l'altro di soldato, bronzeo e feroce nell'occhio chiarissimo; e ancora una tavoletta contenente due stazioni della Via Crucis, uscite dalla scuola di Colonia, piene d'orrore nei visi dei carnefici, di rassegnazione e di sofferenza nel Cristo.

LEGNO SCOLPITO - FRANCIA DEL NORD, SEC. XV.

Qui siamo vicini ai primitivi fiamminghi, senza però averne la compostezza e la serenità; si sente il crudo ascetismo tedesco che, attenuandosi e temperandosi nella nostra penisola, potrà darci le grandi figure della pittura teutonica.

Poche invece sono le opere di scultura e fra esse spicca una testa di dolente, lavoro italiano del Rinascimento, nella quale l'espressione di una verità impressionante, di una sconsolatezza senza limiti, si unisce ad una tecnica morbida, signorile, perfetta in ogni minimo particolare: ciò che dà l'impressione di un vero capolavoro. Lì presso, un paliotto di marmo policromato e dorato esprime tutta la fantasia ascetica e paurosa dell'epoca e dell'artefice: è opera francese del secolo XV. La deposizione dalla croce, la battaglia fra gli angeli armati e i demoni sconciamente deformi, sono piene di orrore: l'artista non riesce a divenir soave neppure rappresentando Sant'Uberto, S. Pietro e altri Santi che sono rigidi e severi. Finissimi sono gli ornamenti gotici dei contorni. Questo pezzo che si può ritenere unico in Italia desta vivissimo in-

LEGGIO IN ARGENTO E SMALTI (ARTE FRANCESE SEC. XVI).

teresse non soltanto per la concezione e per la tecnica primitiva, ma anche per la sua policromia che prospetta non lievi problemi sulle vernici e sulle dorature del medio evo; e infine per le squisitissime tonalità quasi carnose che ha assunto il marmo.

Più copiosa è la scultura in legno ed in metallo; sempre fra i primitivi registriamo una *Madonna con il Bambino*, opera Alverniate del secolo XII. In origine dovette essere colorata; negli ornamenti a caratteri bizantini sono incastonate pietre dure, la figura è ancora immobile, l'espressione primordiale. Un'altra *Vergine con il Divin Figliolo*, d'arte spagnola del '400, è scolpita, poi ricoperta con tela e mestica, quindi dipinta. L'opera anche qui è molto arretrata e, diremmo, assai precedente all'influenza dell' arte straniera; i visi sono immobili e stupefatti, quasi senza espressione. Eppure qui è stato studiato e risolto un problema di prospettiva; siccome la statuetta doveva in origine esser guardata dal basso verso l'alto, le teste risultano, al piano comune, smisuratamente sproporzionate. Ma il divino Rinascimento, sia pur francesizzato un po', appare in una statua di legno policromato, a metà del naturale, che rappresenta la Madonna incinta: il viso è composto a pensosa letizia, le mani, lunghe e affusolate, posano intrecciate sul ventre prominente. È la maternità idealizzata, non accasciata, non curva dal peso, ma piena di grazia e di soavità, pur compresa di portare il Salvatore del mondo. D'oltralpe provengono anche squisite figure di Re Magi e di Santi, una snella Madonnina di argento dorato, posta sopra un reliquiario, e un possente S. Giorgio, dorato esso pure, in atteggiamento di battaglia; lavori questi che dimostrano profonda abilità sia in chi modellò, sia in chi trattò il cesello. Sempre d'arte Francese del XVI secolo, sono quattro diversi gruppi rappresentanti scene della Via Crucis, anch'essi in legno scolpito e policromato; due sono d' una serie, due di un'altra. Nei primi le figure hanno minor sicurezza, i colori sono meno vivi, per quanto l'espressione dei volti abbia piena vitalità; nei secondi, di dimensioni maggiori, l' arte è più evoluta, i visi soavi o bestiali hanno una peculiare evidenza, ogni figurina è un personaggio della scena. L'artefice non è ancora liberato dall'influsso gotico che ha sempre sott'occhio, ma nel panneggio largo, nel movimento delle masse si sente già l'atmosfera di Fiandra e d'Italia; e la maestria e la finezza del lavoro, rivelanti un artiere compiuto e sensibile alla bellezza, palesano l' ambiente capace di assimilare le nuove leggi d'armonia e di rivivere in esse. Notiamo infine, fra le varie altre opere di scalpello, un monumento funerario francese del secolo XVI, scolpito in alabastro; il gentiluomo, in grandezza naturale, è supino, pieno della maestà immobile della morte, le palpebre calate sugli occhi, le mani giunte. La grande spada gli posa al fianco; ai piedi si raggomitola il fido cane. L'opera, che risente dell'influsso dei nostri maestri, è creata con mano sicura, con capacità non comune e con una ragguardevole dote di interpretazione; l'alabastro ha assunto toni quasi carnei che aggiungono un fàscino speciale a questo pezzo interessantissimo. Inoltre vediamo un paliot-

(*foto Ars, Reggio E.*)
UNA PIANETA RICAMATA (SEC. XV).

to d' altare, francese, delizioso nella ingenuità del bassorilievo del presepio e degli angeli osannanti, pieni di fascino primitivo, e ancora un po' lottante contro i resti del gusto arabo che balzano fuori dalle sagome e da certi particolari, a dispetto dell'autore.

(*foto Ars, Reggio E.*)
LEON Y ESCOSURA - L'ABDICAZIONE DI CARLO I.

Lungo le pareti e nel mezzo del salone si schierano mobili e vetrine. Varî di stile i primi, dalle linee severe dell'epoca di Enrico II alle minute incrostazioni d'avorio in un cassone di evidente derivazione moresca, all'imponenza del canterano in Luigi XIII, pieno di bassorilievi, di figurine festose; al gotico severo scolpito nel noce scuro, con una armonia nuova di disegni resa più calda da una patina mirabile; all'armadio con mascheroni e frutta dorate, viva espressione del Settecento francese, come l'arpa laccata e dorata con stile della Cina; alle sedie, ai cassoni, alle cadreghe; dallo scomodo scanno di ferro battuto e sagomato, al parafuoco nel quale il metallo sembra divenuto pastosa materia malleabile con le dita, al gotico candelabro a sforo, all'ampia e comoda sedia quasi reale su cui sembra meditare un manichino racchiuso nel rosso costume di Enrico II.

Nelle vetrine o attaccate alle pareti sono armi d'ogni genere; morioni e bacinetti, elmi francesi, spagnoli, arabi, italiani, bulinati, cesellati, a grandi figure in rilievo; spadoni di battaglia che si fregiano di aquila imperiale e dello stemma del guerriero, come quello del Sire di Valery; spade di parata, fra le quali una dalla guardia d'oro alluminata di smalti, ben degna di essere stata un'arma regale creata da qualche seguace dell'inarrivabile Benvenuto; spadini del lezioso Settecento, o marcati con l'aquila napoleonica; pugnali e speroni, pesanti archibugi incrostati d'argento o d'avorio, corazze e gorgiere. In un'altra vetrina una cassetta coperta di cuoio bulinato ed elegantemente ferrata, reca gli stemmi di Gaston Phoebus conte di Foix; essa appartenne ad un avo del giovane eroe caduto vittorioso fra le picche spagnole nella giornata di Ravenna. Ecco, poi, un pastorale d'argento con il riccio di cristallo di rocca finito da un gruppetto di figurine in oro e smalto (l'orgoglioso stemma Mediceo che brilla subito agli occhi dice assai più di molte parole); e un leggio d'argento e smalto limosino, capolavoro della primitiva oreficeria francese, che è una delle gemme della Galleria. Di smalti di Limoges ricchi di smaglianti colori festosissimi v'è dovizia in varie bacheche, su oggetti i più differenti: così uno scudo di torneo che, con i tre leopardi, inquarta i merlotti dei congiunti dei Re d'Inghilterra; così una scacchiera doppia dalle figure più disparate; e poi, cofanetti, immagini di santi, reliquiari, secchielli, piatti stemmati. Accanto sono squisiti lavori Arabo-Ispani in avorio scolpito, bronzetti egiziani, calici e corna da bere di svariatissimi stili, strumen-

PASTORALE DEL CARDINALE DE' MEDICI.

UNA VETRINA DELLE ARMI.

ti musicali, giocattoli. Da un'altra parte si raccolgono coltelli da tavola, chiavi, oggetti minuti; sui manici, sulle lame, sulle maniglie, si alternano cento emblemi: leopardi d'Anglia e gigli di Francia; le Aquile dei Montmorency e il Delfino dell'Erede del Trono, Anna di Bretagna e Francesco I, e motti, e sentenze, e splendore di smalti e sottili lavori di cesello in una varietà che avvince e rinnova l'interesse. Lì presso, una raccolta di bocchettoni di maniglie in bronzo del rococò francese, e una vetrina di ventagli e di minuti oggetti di civetteria femminile, ciascuno dei quali par vivere di una propria vita; e un sottile lavoro d'ago rivelante un gusto non comune ed una pazienza inraggiungibile, un toppeto di seta bianca ricamato in oro e nero, appartenuto ad Enrico II di Francia; e, infine, la vetrina delle gioie.

Sono orologi del gusto più svariato e del lusso più disparato, fermagli d'oro, lavorati a figurine e a smalto, fibbie, borchie e pendenti; una collana di lapislazzuli legati in oro bulinato e terminanti con una grossa palla di ambra gialla, un gioiello regale; su tutto s'innalzano snelli, diafani, alcuni vasi sacri di cristallo di rocca montati in oro, perle e pietruzze, di un'armonia e di un effetto miracolosi. Questa raccolta d'oggetti, insomma, può dirsi la storia del gusto europeo dei secoli più belli; non noiosamente esposta secondo rigidi criteri, ma profferta viva e palpitante alla passione del visitatore. Così è di un'altra sala che meriterebbe una trattazione particolare. Vi son raccolte sete e velluti d'ogni genere, epoca e paese, in una festa di colori indicibili, dalle sfumature più delicate di certi broccati, ai toni caldi del vecchio oro dei ricami; emblemi si avvicendano, dai quattro gigli inglesi ai blasoni cardinalizi, ai rastrelli d'Edoardo il Confessore, al motto fiero di Charles de Croix. Poi vesti a paniera, marsine maschili d'ogni colore, d'ogni sorta, stoffe ricamate, panciotti con emblemi di libertà della Convenzione: la vita insomma degli uomini, ancor fervida di bellezza, ancora evidente di movimento.

Usciamo dalla Galleria, non senza aver considerato nel martello del portone un merletto ammirabile forgiato nel ferro. La Piazza della Vittoria rifulge in un pulviscolo luminoso: la cuspide dorata sulla torre del Palazzo rutila sotto i raggi del tramonto. Gli occhi e l'anima sono pieni della sublime armonia promanante dalla bellezza: ed un pensiero di gratitudine profonda affiora verso chi volle portare qui i suoi tesori, perchè restino, testimonianza d'amore verso la Patria e verso la città natale.

ANTONIO FULLONI.

(fot. Manea, Rocchette)

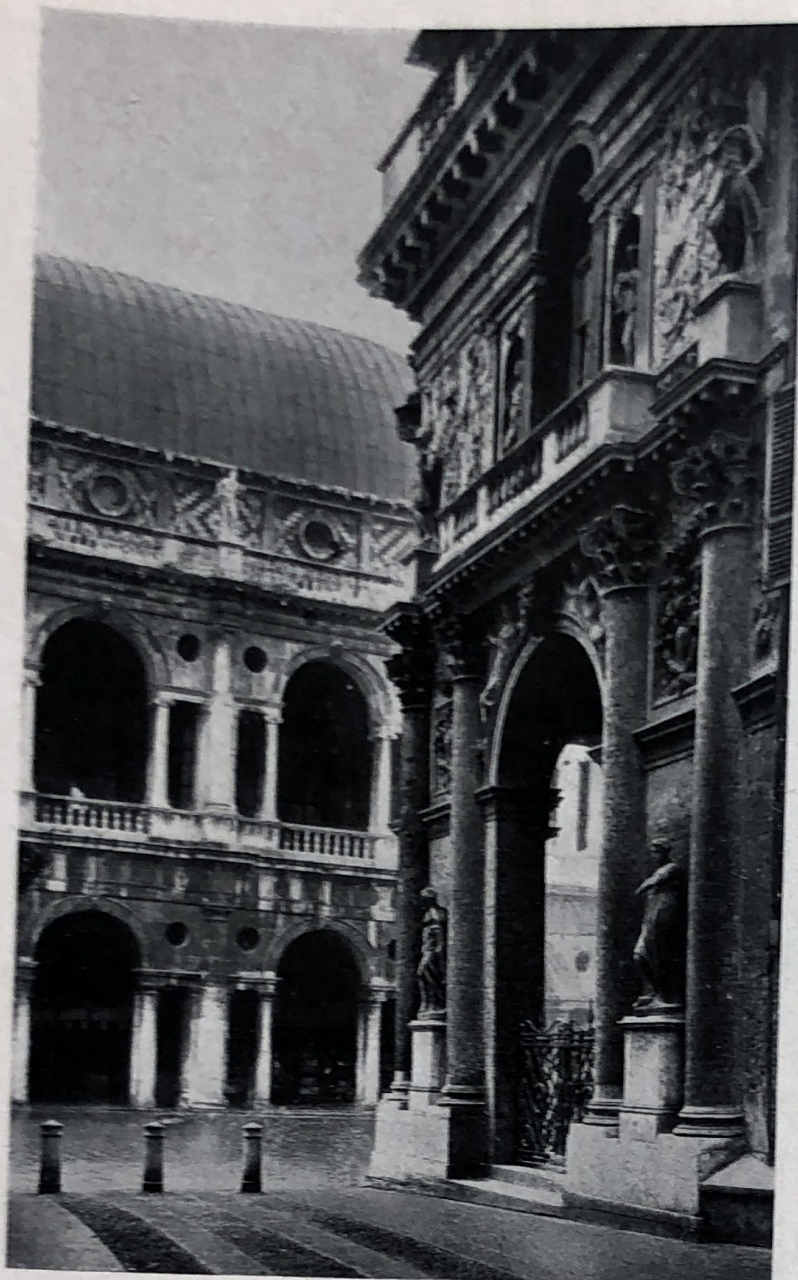
UNA SUPERBA VEDUTA DELLA VAL D'ASTICO CON NEL FONDO IL MONTE CIMONE.

UNA GRANDE ESCURSIONE DEL TOURING ai Campi di Battaglia dell'Alto Vicentino

25-28 giugno 1932 - X

Per la terza volta il Touring Club Italiano offre ai propri Soci l'agevole possibilità d'una visita alle nobili contrade che furono teatro dell'ultima guerra.

Il proposito di rendere un tributo di devozione e d'amore ai fasti guerrieri della nuova Italia, ebbe la sua effettuazione nel triste tempo in cui la Vittoria era umiliata ed erano vilipesi i suoi artefici, allorchè una prima carovana mosse verso la nuova frontiera, sui luoghi ancora sconvolti per la lotta recente. Poi, nell'agosto del 1925 una seconda carovana nostra ripetè il gesto d'omaggio e di ricordanza. Ed ora eccoci a rinnovare il pellegrinaggio con una terza escursione nazionale, di cui diamo qui l'annuncio ed esponiamo il programma, certi che non solo i congiunti dei Prodi caduti lassù, vorranno rispondere all'appello per recarsi a visitare le care spoglie, ma i reduci stessi, desiosi di rivedere i luoghi ove vissero la gloriosa vicenda, e i giovani che non la conobbero, e quanti altri ne furono lontani, tutti sentiranno lo stimolo di questa visita che a tutti promette sensazioni ineguagliabili nel conforto di un alto dovere compiuto.

Tanto più attraente risulta questa escursione in quanto essa è destinata a svolgersi in una zona che le precedenti toccarono soltanto in parte: il territorio vicentino, quant'altri

(fot. Zuliani, Schio)

VICENZA - UN SUGGESTIVO SCORCIO PALLADIANO: LA BASILICA E LA LOGGIA DEL CAPITANIATO.

mai ricco di bellezze di paesaggio, di valori d'arte, di ricordi bellici. Come tutti sanno, qui ebbe a scatenarsi con particolare insistenza e violenza l'urto nemico, e perciò più folti e salienti vi fiorirono gli episodî e vi maturarono le battaglie legate a nomi che nessuno può dimenticare: il *Grappa* e il *Pasubio*, il *Cengio* e l'*Ortigara*. Quale epica risonanza essi conservano e quante memorie riaccendono! Il tempo ha cancellato in gran parte le tracce del tormento vermiglio: le prode flagellate dalla mitraglia sono ritornate verdi e fiorite, le cittadine distrutte son risorte, le strade han ricomposto i loro bianchi nastri sulle pianure e sulle montagne; ovunque sono riapparsi i segni della vita che perennemente rifluisce. Ma il ricordo non dilegua e la testimonianza non si distrugge: quella delle sacre vette, dei sacelli, degli ossari, dei sepolcri, a cui ci si avvicina con una riverenza che si fa forse più grande e più profonda, via via che gli anni ci separano dall'evento.

***

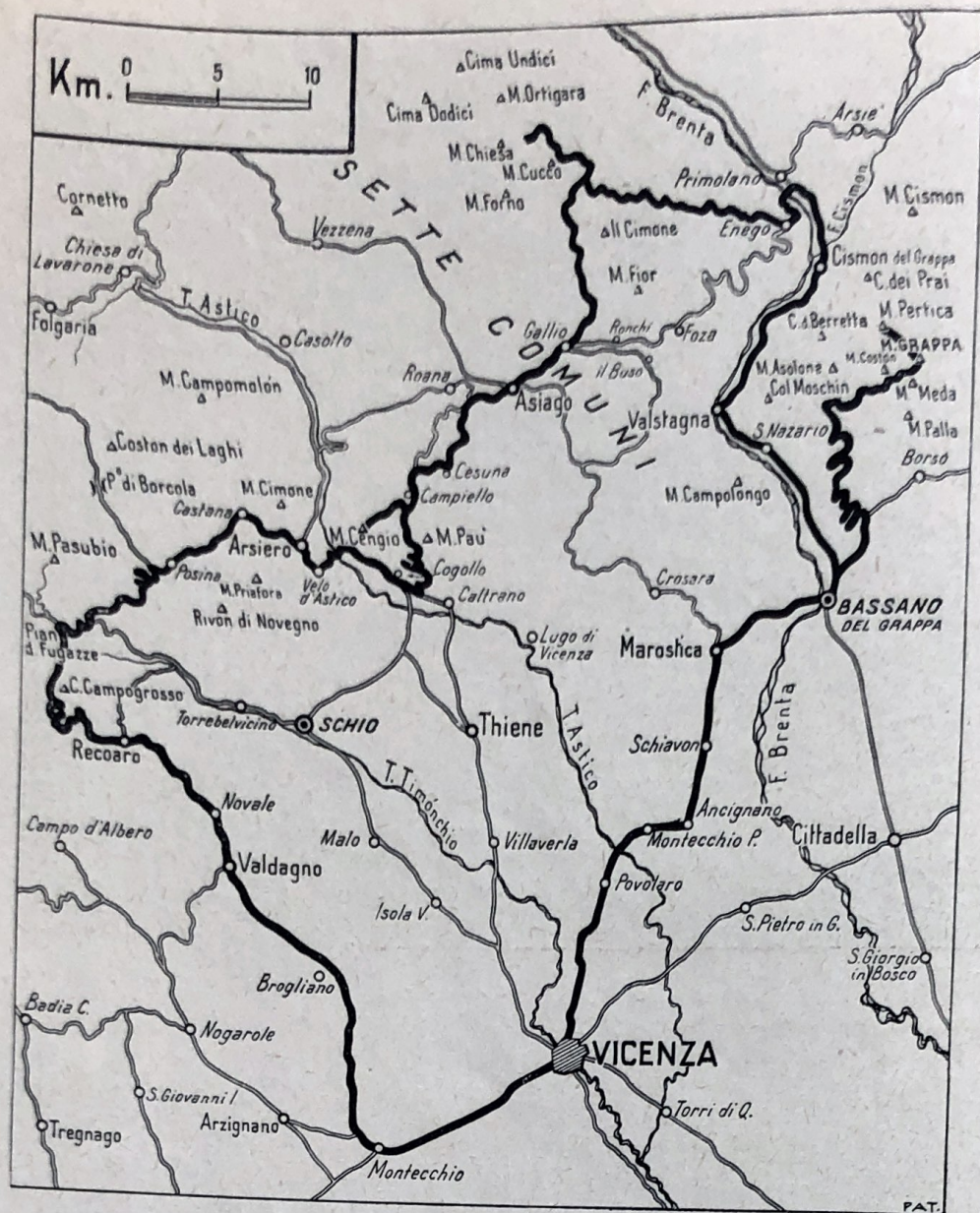
L'escursione verrà realizzata col favore d'una stagione quanto mai opportuna per i dislocamenti nelle plaghe montane, ossia a mezzo del prossimo giugno e precisamente dall'11 al 14. Quattro giornate: una breve sosta nel ciclo normale delle occupazioni e degli affari; una piccola parentesi che molti potranno permettersi, tanto più ch'essa comprende un sabato e una domenica. L'intero giro della zona prescelta (e che misura centinaia di chilometri) verrà effettuato in automobile, con quell'ordine, quella comodità, quella perfetta organizzazione dei servizi che caratterizzano le carovane del Touring. Così, con bella varietà di luoghi e di modi, le colazioni sono fissate a *Vicenza, Arsiero* ed *Enego* e al *Rifugio Bassano* sulla vetta del Grappa; i pranzi e i pernottamenti, a *Recoaro, Asiago* e *Bassano;* una collana di località diverse, dunque, ma tutte in diversa guisa seducenti e tutte adatte a un degno esercizio dell'ospitalità.

Il concentramento degli escursionisti avverrà a *Vicenza* la mattina del sabato 25 giugno, e quella ch'è fra le nostre più famose città artistiche sarà visitata nelle sue molteplici bellezze, a cominciare dalle meravigliose opere di cui la dotò il suo figlio più rappresentativo nel campo dell'architettura: Andrea Palladio. Ecco, con le sue logge marmoree e la plumbea cupola, la stupenda Basilica, e l'armoniosa Loggia del Capitaniato, e il Teatro Olimpico, e il Museo Civico, tutti dovuti all'estro vigoroso e al senso classico del gagliardo e prolifico artefice. Opera sua è anche il fastoso Palazzo Porto in quella Contrà Porti in cui s'ammirano tante vecchie dimore patrizie (Porto-Breganze, Colleoni, Bertolini), mentre altre non meno belle s'adunano sul Corso Prin-

(fot. Rossi, Vicenza)

VICENZA - LA STUPENDA BASILICA DELLA MADONNA DI MONTE BERICO.

(fot. Chiovato, Vicenza)

RECOARO - VEDUTA DEL PAESE NELLA CORONA DELLE PICCOLE DOLOMITI.

L'ITINERARIO DELL'ESCURSIONE DEL T. C. I. AI CAMPI DI BATTAGLIA DELL'ALTO VICENTINO, CHE SI SVOLGERÀ NELLE GIORNATE DAL 25 AL 28 GIUGNO DEL CORRENTE ANNO VISITANDO LE ZONE DEL PASUBIO, DEL CENGIO, DI ASIAGO, DELL'ORTIGARA E DEL GRAPPA.

cipe Umberto, quali i palazzi Thiene, Malvezzi, Pagello, Zileri Dal Verme, Lampertico, Piovene e tanti ancora che si susseguono in questa che il Cantù potè definire una delle migliori contrade d'Europa, o sono sparsi nella bellissima città.

Le sorge a lato quello che è il suo altare religioso e civico, il *Monte Berico,* dominato dal celebre Santuario, dinanzi al quale s'è aperto dal 1919 il grandioso Piazzale della Vittoria, da cui, anche con l'ausilio del Quadrante Panoramico, si coglie l'incomparabile quadro d'un vasto settore del fronte di guerra, dal Pasubio al Piave. Di qui s'imprende un rapido giro in auto dei colli Berici, una dolce passeggiata, prodiga d'incantevoli visioni sulle ville adornanti le amene pendici, dalle quali si discende verso un altro gioiello palladiano, la magnifica Rotonda. Reso così il doveroso omaggio al capoluogo della provincia vicentina, è tempo di dar corso all'itinerario dell'escursione vera e propria, iniziandolo col gioioso tragitto che conduce a Recoaro, fresca e leggiadra nella sua conca rorida d'acque salubri.

Nel secondo giorno ci inoltriamo nel raggio dell'epopea (1). Con l'automobile si sale alla quota dei 1445 metri del *Rifugio Schio,* donde si può procedere a piedi sino al sereno pianoro del valico di Campogrosso, ove, librandosi sul vecchio iniquo confine, lo sguardo spazia verso le circostanti vette, quali il torrione del *Baffelan* che campeggia a 1791 metri e l'aguzzo Cornetto che, a 1903 metri d'altitudine, costituiva un eccellente osservatorio di guerra. Più innanzi ecco il tragico *Corno Battisti,* ove il 10 luglio 1916 il martire trentino fu catturato col suo compagno Fabio Filzi. Siamo al cospetto del *Pasubio,* il formidabile massiccio intorno a cui la guerra infuriò incessante per tutta la sua durata. È la « Zona Sacra » che vide tanti eroismi e che sul promontorio di *Bellavista* custodisce l'imponente Sacello-Ossario ove riposano cin-

(1) L'escursione si svolge in una plaga che è accuratamente descritta nella *Guida dei Campi di Battaglia,* e precisamente nei due volumi « *Il Trentino, il Pasubio e gli Altipiani* » e « *Il Monte Grappa* ». Essi possono servire di ottima preparazione, oltre che di accompagnamento, a quegli escursionisti che non si accontentano di vedere, ma vogliono conoscere, comprendere, gustare le cose viste e ricordarle nel tempo.

(*fot. Fasolo, Vicenza*)

PICCOLE DOLOMITI - LE GUGLIE DEI FORNI ALTI DEL PASUBIO.

(*fot. Bonomo, Asiago*)

ENEGO, IN UNA FRESCA CORNICE DI VERDE

(*fot. Bonomo, Asiago*)

VEDUTA DAL MONTE ORTIGARA.

LA MADONNINA DEL GRAPPA.

quemila prodi della I Armata. Via per il *Pian delle Fugazze* (che nel 1848 fu difeso dal soldato-poeta Arnaldo Fusinato), per la *Val Posina* e per il *Passo di Xomo,* si scende ad Arsiero, grazioso borgo disteso ai piedi d'un fiero spalto e capoluogo della *Val d'Astico,* notevole per il monumentale cimitero nel cui grande ossario giacciono i resti di 403 Italiani e di 726 Austriaci sconosciuti, affratellati nella morte. Avanti sino a *Velo d'Astico,* che merita una breve tappa per vedere i resti della « *Montanina* », la famosa villa di Antonio Fogazzaro che fu distrutta durante la guerra e che ora è in via di restauro. Di là per *Cogollo del Cengio* e la *Strada del Costo,* si perviene a *Campiello,* ove si trova il primo dei quarantun cimiteri militari sparsi per l'Altipiano dei Sette Comuni, teatro di fierissime battaglie e di disperate difese. È qui il terribile Cengio ed ecco la strada che lo scava nella parete meridionale, ecco le gallerie che lo solcano ed ecco il ciclopico roccione del famoso *Salto dei Granatieri,* su cui una lapide ricorda ed esalta gli strenui difensori del *Cengio* e di *Cesuna* durante la grande offensiva nemica del maggio 1916. A pochi chilometri sorride *Asiago,* risorta tutta bianca e rosea nella sua verde conca, col ben guadagnato rango di città: la giovane e lieta *Città degli Altipiani.*

(*fot. Pianezzola, Bassano*)

BASSANO - PANORAMA CON VEDUTA DEL MONTE GRAPPA.

Il terzo giorno è *Gallio* che ci porge il mattutino saluto col suo abitato, anch'esso rinnovato e ingrandito, e ci presenta i suoi grandi cimiteri di guerra fregiati dal superbo motto « Di qui non si passa » e popolati da 8000 Caduti Italiani e da 7500 Austriaci. Giù per la solitaria valle di *Campomulo* si attraversa la *Campanella,* si scende a *Ronchi* e al *Buso,* donde si procede per il *Passo Stretto* e si risale verso l'*Ortigara,* l'infernale montagna che fu detta il « calvario degli Alpini ». Non lungi dal Passo è la chiesetta da essi costruita, col Sacello-Ossario di molti dei loro morti. Sulla quota 2105, che fu la più micidiale, è la colonna spezzata che l'Associazione Nazionale Alpini vi pose nel 1920 « per non dimenticare ». Intorno si stende e si accavalla la grigia pietraia che assorbì tanto sangue, e non la si guarda senza fremere. La ridente stazione climatica di *Enego* assopisce poco dopo la fosca sensazione, e più tardi, attraverso le chiare visioni di *Primolano* e del *Canal di Brenta,* ecco *Bassano,* giù dal famoso ponte, farcisi incontro pittoresca e gentile, ma fiera sentinella del *Grappa* che a sua volta fu la ferma sentinella d'Italia. A breve distanza è *Possagno* e non è da escludere una puntata a quella volta per visitarvi il celebre Tempio di Canova. Ma è soprattutto il *Grappa* che ormai c'interessa e ci chiama.

Si leva maestosa dinanzi alla città d'Ezzelino la gloriosissima montagna, a cui il quarto giorno ci s'accosta e si sale in auto, su per la poderosa strada costruita con preveggente volere da Cadorna e legata al suo nome, così come l'imponente baluardo è legato a quello di Giardino, il suo fido e saldo difensore, che vi ha fatto predisporre la propria tomba per dormire, quando sarà l'ora, il gran sonno in mezzo ai suoi soldati. Sublime monumento della Nazione, il *Monte Grappa* «puro ed invitto», come lo canta la canzone, col suo gigantesco cimitero, la sua galleria e le altre preziose opere militari, con la Cripta-Ossario e il Sacello della mutilata Madonnina e col ripristinato *Rifugio Bassano,* basta da solo a colmare l'ultima giornata dell'escursione e a coronarla nel modo più degno con la somma di visioni e di evocazioni consentite dall'incomparabile fastigio della sua sacra vetta.

Quota d'iscrizione L. 290.- (tutto compreso)

Riduzione ferroviaria del 50% da tutte le Stazioni del Regno fino a Vicenza e ritorno.
Chiedere il programma illustrato, inviando francobollo da L. 0,50.

CONCORSO FOLCLORISTICO A PREMIO

UN DISEGNATORE AMBULANTE AL LAVORO (*fot. A Biagini, Firenze*)

Molti dei nostri lettori si sono certamente imbattuti in qualcuno di questi originali artisti che adoperano, come tavolo di lavoro,... il marciapiede.

COME SI VIAGGIAVA UN SECOLO FA NEGLI STATI DELLA CHIESA

A tutti coloro — e non sono pochi — i quali hanno la pessima abitudine di brontolare criticando i servizi pubblici e specialmente quelli di trasporto perchè troppo costosi o troppo lenti o troppo scomodi o anche senza nessun perchè, si sarebbe potuta consigliare una capatina nella sezione trasporti della Mostra di « Roma nell'Ottocento » svoltasi recentemente a Roma nel Palazzo dei Musei.

Il salone dei trasporti, specialmente se messo a confronto con gli altri saloni dove sono esposti pregevoli tesori dell'arte dell'Ottocento, si presentava sotto il modesto aspetto di una rimessa di vetture e non aveva la pretesa di racchiudere tutte le forme di attività, in fatto di comunicazioni, del secolo a cui si riferiva. Tuttavia poteva riuscire interessante a chi vi entrasse con l'animo disposto ad apprendere e a ricordare.

I veicoli.

La parte più appariscente della Mostra consisteva in una serie di carrozze di gala (fig. 1). C'erano la berlina del cardinale Massimo, quella di cui si serviva il cardinale Gioacchino Pecci, poi Papa Leone XIII, quando era Arcivescovo Delegato Apostolico in Perugia (1846-1860); c'era pure la berlina del Grande Maestro del Sovrano Ordine Militare di Malta, nonchè due berline del Magistrato Romano. Queste già fastose vetture foderate di strapuntini di damasco e fregiate di dorature di stemmi, riflettono con rassegnazione gli oltraggi del tempo che le condanna a irrimediabile decadenza.

Quello che doveva essere lo splendore della sfilata di gala si poteva immaginare gettando lo sguardo su una bella incisione colorata rappresentante il Sommo Pontefice che si recava in gran corteo alla visita solenne di alcune chiese di Roma.

Dietro le carrozze, che stavano allineate al centro del salone, gli sguardi del visitatore erano attratti dalla « chinea » (fig. 2), la quale, per chi non lo sappia, era la mula che per tributo di vassallaggio i re di Napoli donavano ogni anno al Papa. Si trattava, secondo la tradizione, di una mula bianca, ricchissimamente guarnita, recante sulla sella un vassoio d'argento con l'obolo di S. Pietro. L'usanza fu smessa verso la metà dell'Ottocento, ed oggi non potrebbe essere ripristinata se non sostituendo alla mula... una « 50 cavalli ».

Come segno del progredire del secolo in materia di trasporti, faceva pompa di sè, nel salone, un superbo treno papale, locomotiva e tender esclusi. Si componeva di tre vetture: quella costruita nell'anno 1858 dalla Ditta Delettrez e C. di Parigi per la strada ferrata Pio Centrale (Roma-Civitavecchia); la carrozza per la benedizione (fig. 3); la carrozza salone, costruita nell'anno 1858 dalla Compagnia Generale di Materiali della ferrovia da Parigi a Clichy

FIG. 1 - BERLINA DEL MUNICIPIO ROMANO.

tipi di biciclette primitive. Una di esse era un biciclo con ruote di legno, donato intorno al 1860 dal principe imperiale al conte Pompeo di Campello e appartenente al Museo Napoleonico di Roma. Si trattava di un velocifero assai pesante e senza molle, il quale a suo tempo doveva stridere come ferrivecchi e far molto dimenare e sudare il nobile personaggio che lo montava. L'altra era un biciclo di ferro, pesantissimo, di quelli a ruota anteriore enorme. Con questo ordigno di trasporto indubbiamente perfezionato rispetto al precedente, il ciclista troneggiava dall'alto, ma era continuamente esposto al pericolo di ruzzolare in avanti rompendosi l'osso frontale.

per la strada ferrata Pio Latina (Roma-Frascati). Il servizio ferroviario dello Stato Pontificio era inoltre illustrato dalla riproduzione di un trenino — la cui locomotiva ha l'aspetto goffo di una macchina per inaffiamento stradale — e da una serie di interessanti vedute, una delle quali raffigura la Stazione di Frascati al momento dell'arrivo del convoglio da Roma (fig. 5). Interessante e curiosa era un'altra fotografia rappresentante il treno inaugurale che parte da Roma per Frascati col Sommo Pontefice che impartisce l'Apostolica benedizione. Si vedono gli uffiziali dei gendarmi, i personaggi del seguito ed i funzionari delle ferrovie inginocchiati sul brecciame del binario incuranti del pericolo perchè certamente sanno che nessun altro treno può venire a turbare la tranquilla cerimonia. Oggi una scena di questo genere potrebbe risolversi in un massacro.

Fra le berline e le vetture del treno pontificio facevano bella mostra di sè due

Il servizio viaggiatori.

Abbiamo passato in rassegna alcuni veicoli

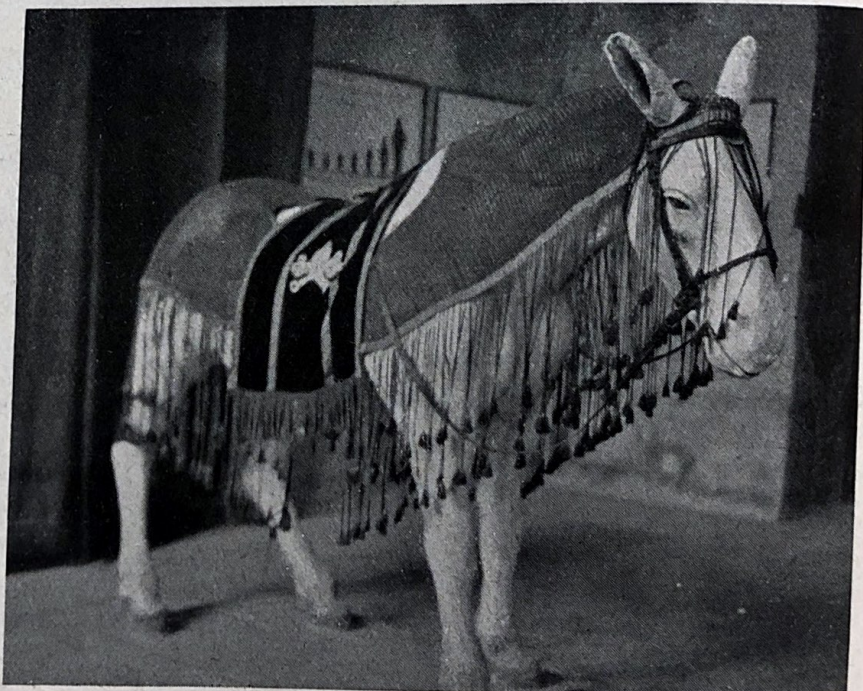



FIG. 2 LA « CHINEA ».

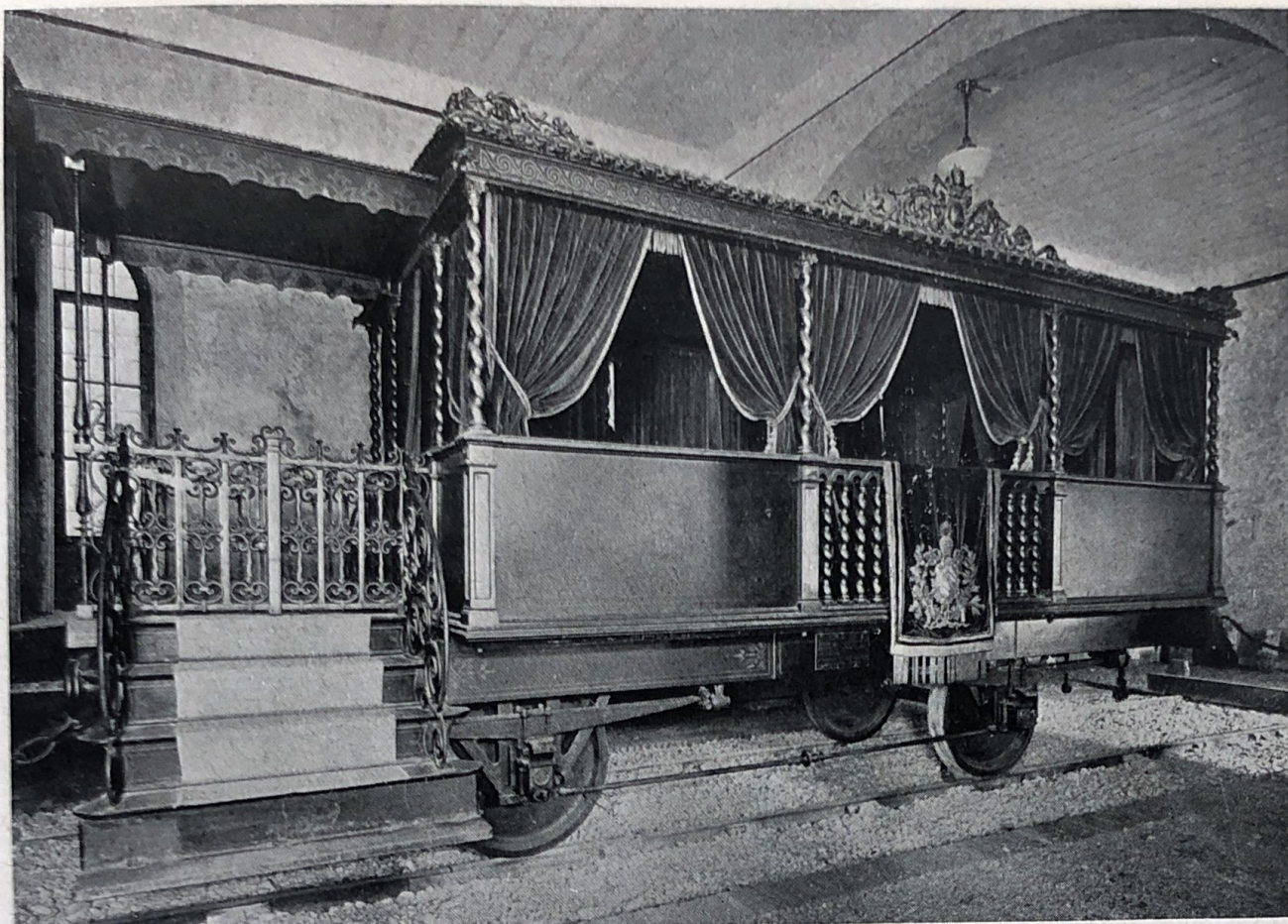



FIG. 3 - LA CARROZZA DELLA BENEDIZIONE NEL TRENO PAPALE. (PROP. MUSEO DI ROMA).

signorili usati fino verso la metà dell' 800 nello Stato Ecclesiastico.

Il viaggio in lussuose berline padronali poteva fino a un certo punto rispondere alle esigenze di conforto e di estetica dei prelati e degli altri dignitari dello Stato, gente notoriamente usa ad amare una certa comodità. Ma come viaggiava in quel tempo la massa del pubblico? Qualche risposta ce la poteva dare la Mostra.

FIG. 4 - TRENO DI PIO IX INTERNO DELLA CARROZZA-CAPPELLA.

Vi si osservava innanzi tutto la veduta dell'Ufficio Postale di Roma, situato nel cortile del Palazzo Madama, attuale sede del Senato, secondo un quadretto ad olio del 1833 appartenente alla Biblioteca Vaticana. All'aspetto si presenta come una vera e propria stazione ferroviaria, se si mettono le diligenze al posto dei treni.

Vi si nota l'animazione del pubblico, vestito nella pittoresca foggia del primo Ottocento. Le diligenze

FIG. 5 - ARRIVO DEL TRENO ALLA STAZIONE DI FRASCATI.

sono pronte a partire. Tutti conoscono le diligenze del buon tempo antico, perchè qualcuna s'indugia ancora a fare servizio ai nostri tempi, compassionevole anacronismo in mezzo ai rapidi torpedoni. La diligenza di tipo comune appare come una grande carrozza chiusa, capace, all'interno, di un numero di posti sempre aumentabile in ragione della infinita rassegnazione del pubblico a farvisi pigiare, e munita di un imperiale destinato ad accogliere bagagli e piccoli colli. Essa era trainata da due o tre o quattro cavalli, a seconda del peso del carico. Quando le povere bestie non ce la potevano proprio, specialmente nelle forti salite, erano aiutate... dai viaggiatori che il conduttore invitava a scendere per alleggerire il peso del veicolo. Questo non accadeva sempre, ma talvolta capitava.

Orari e Tariffe.

Il servizio delle diligenze nello Stato Pontificio era appaltato, verso la metà dell'800, alla Ditta Marignoli, come risulta da una serie di cimeli le cui date vanno dal 1851 al 1864. Esaminiamo qualcuno di questi documenti.

I manifesti murali pubblicavano soltanto gli orari di partenza delle carrozze, perchè quelli di arrivo erano affidati alla Provvidenza Divina. Non si può sostenere che le ore fossero molto comode nè le partenze frequenti.

Meditare un po' sul prospetto orario riprodotto a fig. 6 non è tempo sprecato. Intanto si può cominciare a notare che le partenze avvenivano in ore piuttosto scomode. Posto che la media delle partenze cadeva intorno alle sei del mattino, viene naturale di compiangere i nostri nonni, i quali, neppure disponevano di un'auto pubblica o di un tranvai che li trasportasse sollecitamente alla stazione. Le comunicazioni fra i maggiori centri non erano assicurate tutti i giorni; ma due volte, tre o al massimo sei volte per settimana. La durata del percorso era poi semplicemente disastrosa se si giudica dal punto di vista della fretta di oggi: ventotto ore tra Roma e Napoli. Sembra il ricordo di un'età preistorica, eppure è roba di meno d'una ottantina d'anni or sono. E dire che oggi ci si lamenta se si verifica qualche minuto di ritardo sull'orario di ore due e minuti quaranta, quanti ne impiegano alcuni fra i numerosi treni celeri che fanno servizio fra Roma e Napoli.

Non facciamo confronti tra gli orari per il percorso Roma-Bologna perchè sarebbero semplicemente odiosi. Figurarsi tre notti di tempo e 84 ore di percorrenza di allora, di fronte a sei ore e 49 minuti del rapido delle nostre Ferrovie dello Stato!

Torniamo ai cimeli.

L' impresa Marignoli avverte che « le sue corse sono in coincidenza con quelle degli Stati Austriaci (era tanto vicina l'Austria a quei tempi!), Piemonte, Francia e Inghilterra ». Avvisa inoltre, nel medesimo prospetto, che « in tutti gli stradali essa fornisce carrettelle e carrozze straordinarie, con cavalli in posta ». Sarebbe come dire treni straordinari per eccezionali occorrenze. Non siamo ancora nel campo dei treni popolari, ma è sempre qualche cosa a vantaggio del pubblico che desiderava effettuare gite con orari diversi da quelli offerti in via ufficiale. Come è detto sopra, per piccole comitive che disponessero del veicolo, si davano in affitto solo i cavalli e ne è prova la ricevuta a fig. 7.

Impresa Privataria delle Diligenze Pontificie
DI LIBORIO MARIGNOLI

TABELLA
delle varie Percorrenze con i giorni ed ore di Partenza.

PERCORRENZE		PARTENZE – GIORNI		PARTENZE – ORE	ORE di viaggio
Da Roma a Napoli » Napoli a Roma		Tutt'i giorni eccettuata la Domenica		7. ant. 9. ant.	28
» Roma a Firenze » Firenze a Roma		Lunedì, Mercoldì, e Venerdì		3. ant.	72
» Roma a Bologna » Bologna a Roma	Via delle Marche e Romagne	Mercoldì, e Sabato Lunedì e Giovedì		6. ant. 5. ant.	84
» Bologna a Firenze » Firenze a Bologna		Tutt'i giorni	In coincidenza delle Diligenze di Roma, Bologna, Padova, e Mantova.		14
» Bologna a Ferrara e Padova » Padova, Ferrara e Bologna		Tutt'i giorni	In coincidenza con le Diligenze di Firenze per le Vie di Porretta e Filigare, non che quella di Ancona e Roma per la Via delle Romagne e Marche.		18
» Bologna per Modena a Mantova » Mantova per Modena a Bologna		Tutt'i giorni		8. ant. mezza notte	12
» Roma a Frosinone » Frosinone a Roma		Martedì, Giovedì, e Sabato Lunedì, Mercoldì, e Venerdì		6. ant.	10
» Roma a Viterbo » Viterbo a Roma	Per la Via di Vetralla	Martedì, Giovedì, e Sabato Mercoldì, Venerdì, e Domenica		6. ant.	11
» Roma a Rieti » Rieti a Roma		Martedì, Giovedì, e Sabato Lunedì, Mercoldì, e Venerdì		4. ant.	10

IN TUTTI I SUDDETTI STRADALI L'IMPRESA FORNISCE CARRETTELLE E CARROZZE STRAORDINARIE CON CAVALLI IN POSTA.

I prezzi dei posti nelle diverse Diligenze ordinarie, e quelli dei legni in posta sono ostensibili nei rispettivi

UFFICJ

In Roma alla Posta delle Lettere Palazzo delle Finanze.
In Napoli alla Posta delle Lettere.
In Firenze alla Piazza S. Trinita.
In Bologna alla Posta delle Lettere.
In Ferrara id.
In Padova id.

In Modena all' Ufficio delle Diligenze Estensi.
In Mantova all' Ufficio delle Diligenze Franchetti.
In Milano all' Ufficio delle Diligenze Franchetti Contrada del Monte Num. 684.
Venezia all' Ufficio delle Diligenze Franchetti, presso la Locanda della Luna.

Nelli Stradali intermedi di ogni percorrenza negli Uffici delle Direzioni Postali.

FIG. 6 - PROSPETTO ORARIO DEI SERVIZI DELLE DILIGENZE PONTIFICIE, GESTITI DA LIBORIO MARIGNOLI.

Le tariffe risultano da un avviso pubblico, da cui stralciamo i prezzi riguardanti nove stazioni per confrontarli coi prezzi attuali.

IMPRESA DELLE DILIGENZE PONTIFICIE
DI
LIBORIO MARIGNOLI
Tariffa di posti in Diligenza da ROMA a FERRARA

da ROMA per:	PREZZO Scudi	Bajocchi	Franchi	Cent.
Terni	3	07	16	50
Spoleto	3	77	20	25
Foligno	4	47	24	02
Macerata	6	74	36	22
Ancona	8	49	45	62
Pesaro	10	35	55	50
Forlì	12	43	66	78
Bologna	14	—	75	20
Ferrara	15	23	81	82

N.B. - Lo scudo romano, composto di 100 bajocchi, equivaleva a franchi 5,32, e il franco, al cambio odierno, corrisponderebbe a L. 3,80 carta, s'intende senza tener conto della minore capacità di acquisto delle valute d'oggi.

Orbene, i prezzi di tariffa ordinaria differenziale, per biglietti di III classe, valevoli anche per viaggiare coi diretti e direttissimi, sono oggi i seguenti:

Da Roma	a	Terni . . .	Lire	24,00
»	»	» Spoleto . . .	»	29,50
»	»	» Foligno . . .	»	35,00
»	»	» Macerata . .	»	56,50
»	»	» Ancona . . .	»	57,00
»	»	» Pesaro . . .	»	64,00
»	»	» Forlì . . .	»	75,50
»	»	» Bologna . . .	»	80,00
»	»	» Ferrara . . .	»	84,00

I suddetti prezzi sono espressi in lire carta. Convertiti in franchi oro al cambio attuale, essi scenderebbero tanto in basso da risultare di un incredibile buon mercato in paragone con le tariffe praticate dalle diligenze romane. Così da Ferrara a Roma per ferrovia

SERVIZIO DEI LEGNI IN POSTA

Bollettino N.

Qualità del Legno

Da

Stazione di

Il POSTIERE di

somministrerà al

Cavalli occorrenti per

con N.

Viaggiatori, ritenendo il

presente per sua giustificazione e per averne ragione con l'Impresa.

Bologna li

L'INCARICATO

FIG. 7 - RICEVUTA COMPROVANTE LA CONSEGNA DI CAVALLI SENZA VETTURA A UN PRIVATO, DA PARTE DELL'IMPRESA DEL SERVIZIO DI POSTA.

Benchè nello Stato Pontificio non esistesse un servizio di colli espressi come quello celerissimo e a prezzi modici oggi in vigore nelle Ferrovie dello Stato (un collo di dieci chili messo in partenza la sera a Milano è consegnato a Roma la mattina successiva a domicilio per 14 lire, tutto compreso), pure bisogna riconoscere che la ditta Marignoli faceva del suo meglio per servire il pubblico, come risulta dall'Avviso riprodotto a fig. 8.

si pagano oggi L. 84, mentre se ne pagavano 311 per posta. Non vanno poi dimenticate le riduzioni a getto continuo a favore dei visitatori di Roma. In complesso il confronto tra i prezzi ferroviari d'oggi e quelli delle diligenze d'un secolo fa ci sembra assai istruttivo.

Il trasporto merci e bagagli.

Dentro le vetrine della mostra erano esposti i regolamenti di trasporto, edizioni del 1804 e del 1816. Portano il titolo: *Editto e tariffa generale per le corse dei cavalli delle Poste dello Stato Ecclesiastico*.

Gli scontrini che la ditta Marignoli rilasciava ai viaggiatori come ricevuta di pagamento per l'occupazione di posto in diligenza, recavano a fianco un estratto delle norme regolamentari che trascriviamo qui appresso:

1. - L'Impresa, salvo cause di forza maggiore o fortuite, garentisce il trasporto gratuito dell'equipaggio di 70 libbre e di quello eccedente tassato in ragione di cent. 15 per chilogramma. In caso di smarrimenti l'indennizzo massimo sarà di 8 scudi.

2. - Se il viaggiatore non si troverà all'officio all'ora della partenza, perderà il pagamento e il diritto al posto.

3. - Niun viaggiatore, quantunque abbia pagato il posto, sarà ricevuto fuori della città.

4. - L'equipaggio dovrà da ogni viaggiatore essere consegnato nell'officio dell'Impresa tre ore almeno innanzi la partenza, notando, sopra ciascuno degli oggetti che lo compongono, il proprio nome ed il luogo per dove è indirizzato.

5. - Il viaggiatore è personalmente responsabile di qualunque contravvenzione fossegli contestata a danno del Governo.

6. - Non è permesso di fumare nella diligenza, nè d'introdurvi cani, potendo agli altri viaggiatori recar fastidio.

A proposito del servizio merci non possiamo non richiamare l'attenzione del lettore sul singolare documento di trasporto di fave secche da Foligno a Roma, riprodotto a fig. 9.

« In nome di Dio », così comincia divotamente l'intestazione della lettera di vettura: monito solenne ai mariuoli ed in genere ai trasgressori del settimo e del decimo Comandamento. L'invocazione non apparirà poi inopportuna se si pensi che l'esecuzione del trasporto era affidata in gran parte alla fragilità dei veicoli, agli accidenti delle strade e alla clemenza del tempo, elementi tutti d'incertezza che dovevano tenere ad un alto livello la percentuale del rischio.

« In nome di Dio! »

Roma, li..... di febbraro 1854

Sig. LUIGI CASALINI - FULIGNO

per condotta del vetturale Angelo Fantoni vi spedisco le sottonotate merci di marca, numero e peso come appresso, quali procurerete ritirare dal medesimo giuste, asciutte e ben condizionate ed *in tempo di giorni sei*, e così seguendo gli pagherete per suo porto *bajocchi trentacinque* il cento senz'altro.

In difetto gli terrete il terzo di vittura, siccome se avrà mosso o disfatto i colli del primo suo essere lo farete stare a conto di ogni pregiudizio, essendo così contento.

Avvisatemi con ricevuta e Dio vi guardi.

MARCA	NUMERO	PESO	
L. C.	22 sacchi	Libbre 7920	Dico libbre 7920 fava di buona qualità ed asciutta.

Cro+ce di Angelo Fantoni illetterato.

Abbiamo voluto riprodurre il testo — mal leggibile nella fotografia — di questa lettera

IMPRESA PRIVATARIA DELLE DILIGENZE
DI LIBORIO MARIGNOLI

AVVISO

Si proviene il Pubblico che l' Impresa suddetta sempre intenta a migliorare il Servizio delle Diligenze, rende noto che in occasione della prossima ricorrenza Natalizia, oltre la Diligenza Ordinaria, farà partire da *Bologna* tre FURGONI appositi all' oggetto di trasportare tutti i Colli, che in tal circostanza vengono impostati negli Uffici di tutto lo Stradale da *Bologna* a *Roma*.

Le partenze dei suddetti FURGONI restano stabilite nei giorni ed ore qui appresso descritte cioè

Partenze da Bologna
DOMENICA 18 Decembre alle ore 8 pomeridiane
LUNEDI' 19 „ alle ore 8 „
MARTEDI' 20 „ alle ore 5 antimeridiane

Chiunque pertanto voglia profittare di questo mezzo di trasporto addizionale ne viene avvertito per opportuna norma.

Roma 14 Decembre 1859.

L' INTRAPRENDENTE
LIBORIO MARIGNOLI

FIG. 8 - PUBBLICO ANNUNCIO DELLA ISTITUZIONE DI UNO SPECIALE SERVIZIO PER IL TRASPORTO DEI COLLI IN OCCASIONE DELLE FESTE NATALIZIE.

di vettura che spira un'aria patriarcale e bonacciona, quale appunto si conviene alla corrispondenza tra persone dabbene. Non si troverebbe nulla di stonato se il mittente aggiungesse all'indirizzo del destinatario qualche frase confidenziale sul tipo di « a casa tutti bene » oppure « tanti saluti a vostra moglie ». Essa non è per nulla paragonabile alla prosa arida delle nostre lettere di vettura che contengono frasi come questa: « il sottoscritto richiede il trasporto delle merci, ecc. infranotate » e che non si sa per quale ragione si ostinano a chiamarsi « lettere ».

Il trasporto dell'800 invece si eseguiva in atmosfera di fiduciosa cordialità. Il conduttore analfabeta, se alla riconsegna si fosse trovato con qualche sacco avariato o addirittura mancante, avrebbe certamente compensato il pregiudizio senza processi verbali nè perizie, « essendo così contento ». Un Dio accomodante doveva vigilare sui contratti di trasporto che oggi degenerano spesso in beghe stizzose davanti all'autorità giudiziaria.

E sì che adesso il servizio è reso con una velocità ed una modicità di tariffa sconosciute all'epoca in cui il carrettiere Fantoni, soffermandosi tra un'osteria e l'altra, impiegava sei giorni per portare i 22 sacchi da Roma a Foligno per la rispettabile somma di 35 bajocchi ogni cento libbre. Facciamo un po' i conti: l'intero carico di 7920 libbre (la libbra romana equivaleva ad un terzo di chilogrammo) veniva tassato per 2772 bajocchi, pari a 560 lire di nostra moneta. Oggi una simile spedizione di fave da Roma a Foligno (km. 164) a grande velocità, impiegando cioè un tempo medio di 36 ore, non paga più di lire 336, che si riducono a sole 117 se l'inoltro avviene a piccola velocità.

Che ne pensano i *laudatores temporis acti?*

I trasporti marittimi.

Per chi s'interessi di traffici per mare, la Mostra esponeva un avviso al pubblico del seguente tenore:

PAQUEBOTS POSTE FRANÇAIS
COMPAGNIE VALERY FRÈRES ET FILS

Services des dépêches de l'Armée Française
Départ de CIVITAVECCHIA
Directement pour GÊNES et MARSEILLE
ROI JÉRÔME

Partira Dimanche 28 mars à 11 heures du matin.

N.B. - *Les départs de Civitavecchia pour Naples auront lieu le mercredi et samedi de chaque semaine à midi.*

IN NOME DI DIO

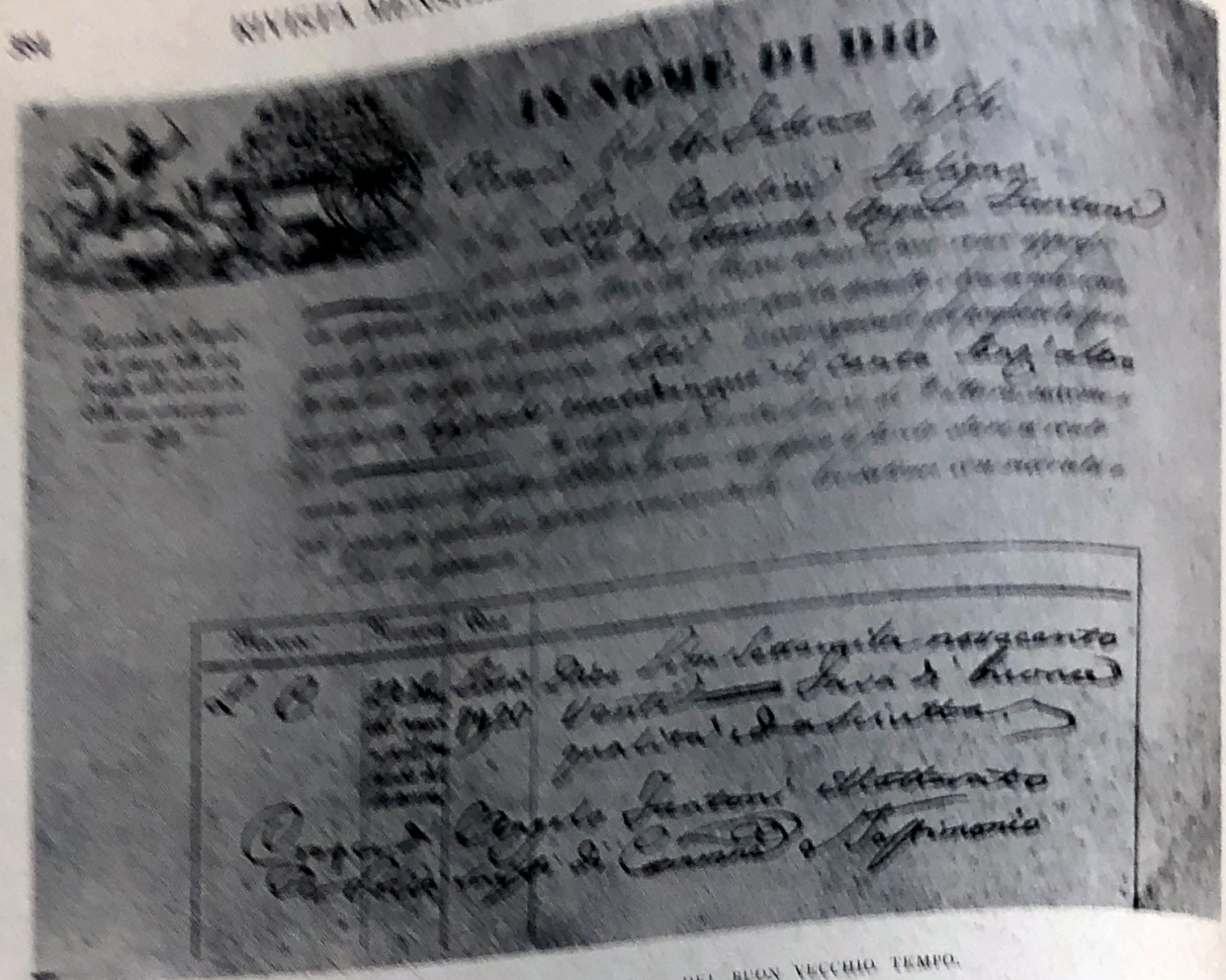
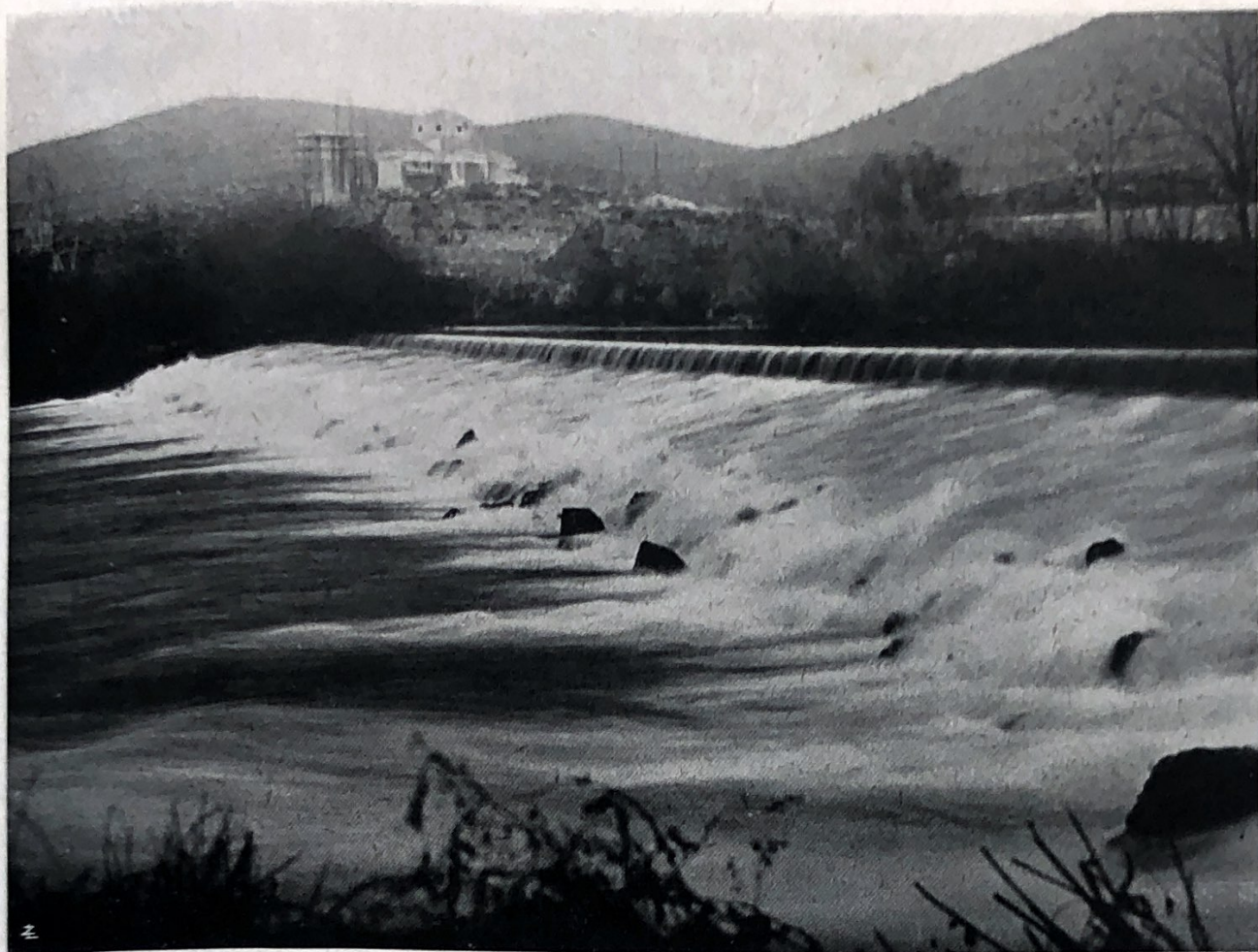



FIG. 6 — UNA «LETTERA DI VETTURA» DEL BUON VECCHIO TEMPO.

L'avviso non porta menzione dell'anno, ma se si tien conto delle circostanze, si comprenderà che l'epoca deve essere stata quella posteriore all'entrata delle truppe francesi a Roma per proteggere la restaurazione papale sulle rovine della Repubblica di Mazzini del 1849.

Nei saloni superiori della Mostra esistevano documenti sulla storia marittima sebbene di epoca anteriore, e cioè: un quadro raffigurante il varo di una « pirodraga » nel porto di Ripagrande (30 novembre 1842); due grandi pitture ad olio rappresentanti una gita di piacere di S. S. Gregorio XVI da Civitavecchia alle saline di Corneto « sur le paquebot à vapeur français *La Méditerranée* », come leggesi nella dicitura, il 23 maggio 1835; una stampa colorata riproducente pure un viaggio, compiuto per mare da un altro Papa, viaggio purtroppo non di piacere, quantunque iniziato sotto i più lieti auspici. Vi si legge infatti la seguente dicitura: « S. Santità Pio VII, partendo da Venezia dove era stato innalzato al Sommo Pontificato e venendo per mare alla volta di Roma, dopo dieci giorni di pericolosa navigazione, approda felicemente al porto di Ancona la sera del 22 giugno 1800 ».

La conclusione che si poteva trarre da questa visita alla Roma dell'Ottocento, era la seguente: impariamo ad apprezzare i moderni mezzi di comunicazione che sono il risultato di sforzi di tecnici e di amministratori, sforzi intesi ad offrire al pubblico servizi sempre più comodi, più celeri e più a buon mercato. Apprezziamo questi servizi, che i nostri nonni non sognavano nemmeno, ma senza inorgoglirci nè arrogarci il diritto di compiangere i viaggiatori del secolo scorso. Può darsi che i nostri nipoti o pronipoti, fra cento anni, liberi di recarsi in giornata da Roma a New York, confrontino i loro con i nostri mezzi di trasporto... e ci rendano la pariglia.

Dott. S. MALTESE.

(*fot. O. Sanzin*)

CATERATTA ARTIFICIALE DEL TIMAVO. IN FONDO, LA NUOVA CHIESA DI S. GIOVANNI, OPERA DELL'ARCH. MAZZONI.

SUL BASSO TIMAVO

Cronisti di varie epoche, copiando l'uno dall'altro, riportano quanto scrissero l'Amaseo e Leandro Alberti sull' antichissima origine d' un piccolo nucleo abitato sulle sponde del Basso Timavo, fra Monfalcone e Duino.

« Noè, cent'anni circa dopo il diluvio (per fortuna l'Amaseo aggiunge un prudentissimo « circa »), mandò una colonia d'abitatori, sotto la condotta di Giafet, suo figliuolo maggiore, il quale approdato al Timavo, ed ivi stabilita la sua dimora, lasciò dal suo nome quello di Giapidia a tutto il circonvicino paese. Per questo l'antica chiesa di San Giovanni, la quale fu edificata all'uscita di questo fiume, venne denominata di Tuba, perchè essendosi ivi piantata una delle prime colonie dopo il diluvio, nel fine del mondo dee venire colà uno dei quattro Angeli predetti dalle Sagre Carte, ad eccitare con la tromba al Giudizio Universale i Defunti. E per questa ragione molte persone lasciavano negli antichi tempi per testamentaria disposizione di essere in quel luogo sepolti ».

Ma un tempio pagano non sarà forse preesistito sull'area della chiesa di San Giovanni di Tuba — ossia della Tromba — detta ora San Giovanni di Duino o del Timavo? L'esistenza d'un tempio non viene messa in dubbio da nessuno, ma le opinioni degli archeologi differiscono riguardo ai particolari. Strabone ricorda un tempio di Diomede che sarebbe poi stato convertito in tempio del dio Timavo, divinità venerata sin sulle Prealpi friulane, come lo dimostra una lapide trovata a Maniago. Alla fine del Quattrocento il veneziano Marin Sanudo vede e ricopia tre lapidi, murate poi nell'abside della chiesa di San

(*fot. O. Sanzin*)
CHIESA DI S. GIOVANNI DI TUBA O DEL TIMAVO. STATO ATTUALE.

isole *Clarae*, che sorgevano in mezzo alle acque pigramente defluenti, sgorgavano le polle salutifere raccomandate a coloro che soffrivano d'artrite, di nevralgie, di elefantiasi, d'eruzioni cutanee. Non può quindi sorprendere che in quei pressi sorgesse un tempio dedicato al dio Timavo o alla dea Speranza. Due are votive con dedica alla fonte salutifera vennero alla luce alla vigilia della guerra e furono illustrate dall'egregio prof. comm. Piero Sticotti, direttore del Museo di Trieste, nelle « Notizie degli Scavi » del Ministero della P. I.

Recentissimamente, nei lavori per lo sgombro delle macerie e per la ricostruzione del Castello di Duino (della quale già fu detto nel fascicolo di maggio 1929 de «*Le Vie d'Italia e dell'America Latina* ») si trovarono are e altari, dedicati a Ercole e alla dea Speranza, nonchè la parte superiore del basamento offerto al Timavo dal generale romano Sempronio Tuditano.

Quando i Cristiani poterono liberamente celebrare alla luce del sole i riti della loro religione, ivi sorsero un convento dei Padri Benedettini ed una chiesa dedicata a San Giovanni Battista.

Giovanni: di Caio Sacconio Varo, tribuno della I^{a} Coorte miliaria dei Dalmati, di Giulia Stratonica, di Tauconio Ottato, cavaliere romano, decurione e duumviro; tutte dedicate alla dea Speranza Augusta, come le cattoliche offerte votive, per salute invocata e ricuperata.

Non bisogna però esagerare nel voler interpretare le copiose e complicate abbreviazioni romane, perchè, a voler troppo rintracciare, si corre il rischio di prendere granchi madornali. Si pretese, ad esempio, d'aver trovato traccia della conduttura dell'acqua taumaturgica in un tubo di piombo sul quale si trovò inciso: *Aq Demet. F* e si interpretò « Aqua Dei et Vitae », mentre si trattava della semplice marca di fabbrica del fonditore dei tubi: « Aquileiensis Demetrius Fecit ».

È però indubbio che i romani conoscevano le acque termali convogliate poi alle « Terme Romane » di Monfalcone, distrutte nell'ultima guerra e non più riedificate. Da una delle due

Durante le incursioni dei barbari, convento e chiesa furono spesso danneggiati, ma sempre restaurati per opera dei patriarchi d'Aquileia, sino a che uno di questi — Uldarico I — alla fine dell'XI secolo fece ingrandire il monastero, affinchè i benedettini avessero un luogo dove villeggiare e sottrarsi alle febbri regnanti nei pressi d'Aquileia. Di tale monastero si rinvennero le fondamenta delle celle, sul fianco meridionale della chiesa, negli scavi fatti intorno al 1880.

La chiesa, ricostruita in varie epoche, aveva la sua parte più antica nell'abside, rivestita di pietre lavorate tolte dal preesistente tempio romano, munita di robusti contrafforti di puro stile gotico, sia nella costruzione, sia nella decorazione, con esili colonne addossate alla muraglia, intramezzate da statue coronate da baldacchini. La bellezza dell'abside si può ancora intravedere nella fotografia da noi riprodotta.

Il corpo principale della chiesa aveva un carattere spiccatamente italiano, in contrasto con quello nordico dell'abside, ed era collegato stilisticamente a quella con due finestroni ornati da caratteristici intrecci; secondo lo storiografo triestino Pietro Kandler, tale navata sarebbe del 1519 — come si leggeva sul portale d'ingresso — mentre l'abside già esisteva quando visitò la località Marin Sanudo, il quale parla della « chiesa fabbricata di novo — San Zuane — » nel suo « Itinerario », stampato nel 1487.

Di epoca ancora posteriore era la galleria dell'organo, mentre il bellissimo campanile, di costruzione identica a quella degli altri innumerevoli del Veneto e dell'Istria, di belle linee senza superfetazioni, venne ultimato nel 1642.

Purtroppo il campanile venne completamente raso al suolo nell'ultima guerra e la chiesa venne ridotta alle condizioni che si possono vedere nelle nostre illustrazioni. Nella navata principale crescono fronzuti alberi rigogliosi, come in quella diruta dal terremoto di Bussana Vecchia, presso San Remo.

(*fot. O. Sanzin*)
INTERNO DELLA CHIESA DI S. GIOVANNI DEL TIMAVO.

Ora però una nuova chiesa, pure dedicata a San Giovanni, sta sorgendo, su disegno dell'architetto Mazzoni a brevissima distanza dal salto d'acqua del Timavo, in una zona consacrata alla storia degli eroismi dei nostri fanti.

Ritornando alle vicende storiche della regione, ricorderemo — sulla scorta delle interessanti « *Pianure Friulane* » di Giuseppe Caprin — che Venezia, anche dopo l'insuccesso delle guerre di Gradisca, teneva sempre sotto il suo dominio l'estrema lingua di terra del Friuli Orientale, che finiva in un lembo paludoso fra le foci dei fiumi Isonzo e Timavo.

Già nel 1284 la Repubblica Veneta aveva sbarrato il porto di San Giovanni, affondando una vecchia nave e costruendo con grossi macigni sull'isolotto artificiale così ottenuto la torretta di Belforte: più tardi essa fortificò sulla vetta della collina del Falcone la Rocca — che poi si chiamò di Monfalcone — e pose agli sbocchi dei canali alcune imbarcazioni di doganieri che in realtà, più che sorvegliare i contrabbandieri, esercitavano lo spionaggio.

Il piccolo villaggio di San Giovanni era ridotto a poche case, dirute e scoperchiate, intorno alla chiesa, e ad un castellaccio detto « Palazzo d'Attila », che dominava la triste e morta zona, ricca solo di stagni e di pozzanghere, fra fossi e fossatelli, dove graminacee palustri crescevano nelle acque a pigro deflusso, germe di febbri malariche. Sui pendii rocciosi e nudi dei colli, scarsi rovi cercavano di vivacchiare tra le forre, mentre di coltivazione non v'era traccia alcuna.

Non può quindi sorprendere che la fantasia popolare si sbizzarrisse a creare lugubri leggende e fosche storie collegate al *monte delle forche,* alla *caverna delle nottole,* al *diavolo zoppo* e alle *fate,* mentre altre leggende arieggiavano intorno al vicino castello

LAPIDE COMMEMORATIVA DEL SECONDO MILLENARIO VIRGILIANO COLLOCATA ALLE FONTI DEL TIMAVO PER INIZIATIVA DEL COMITATO TRIESTINO « ATENE E ROMA ».

feudale di Duino, mescolandosi alle altre più antiche dei tempi preromani e romani.

Nel luogo sacro agli dei adorati dagli Eneti antichi, ai quali Virgilio credeva, là dove « Castore, patrono di Roma, lavò il suo Cillaro ardente », dove Diomede, domatore di cavalli, ebbe culto di nume tutelare, dove fu il primo accampamento di Vulsone partito da Aquileia per combattere gli Istri, vinti poi nella non lontana Sistiliano e romanizzati, tutto parlava dei tempi eroici.

Quando Venere si presentò dinanzi alla maestà di Giove per invocare pace e tranquillità al figliuol suo Enea, dopo le sue lunghe traversie, ricordò che Antenore potè pure penetrare sicuro nel regno dei Liburni e « valicar la fonte del Timavo, onde con vasto mormorio del monte, per nove bocche va un mare diffuso che rifluendo allaga le campagne ».

E Giove le risponde: « il magnanimo Enea solleverai fra gli astri in cielo », dopo che di lui sarà discesa una progenie che, prima in Alba e poi a Roma, dominerà senza limiti, perchè a lui sarà dato « un imperio senza fine ». Dura impresa era fondare la « romana gente » la quale doveva avere a sua imperitura divisa il solenne

parcere subiectis et debellare superbos!

***

In ognuna delle sue tre opere — nelle *Georgiche*, nelle *Bucoliche* e nell'*Eneide* — il sommo vate mantovano ricorda soltanto due fiumi italici: il Mincio e il Timavo.

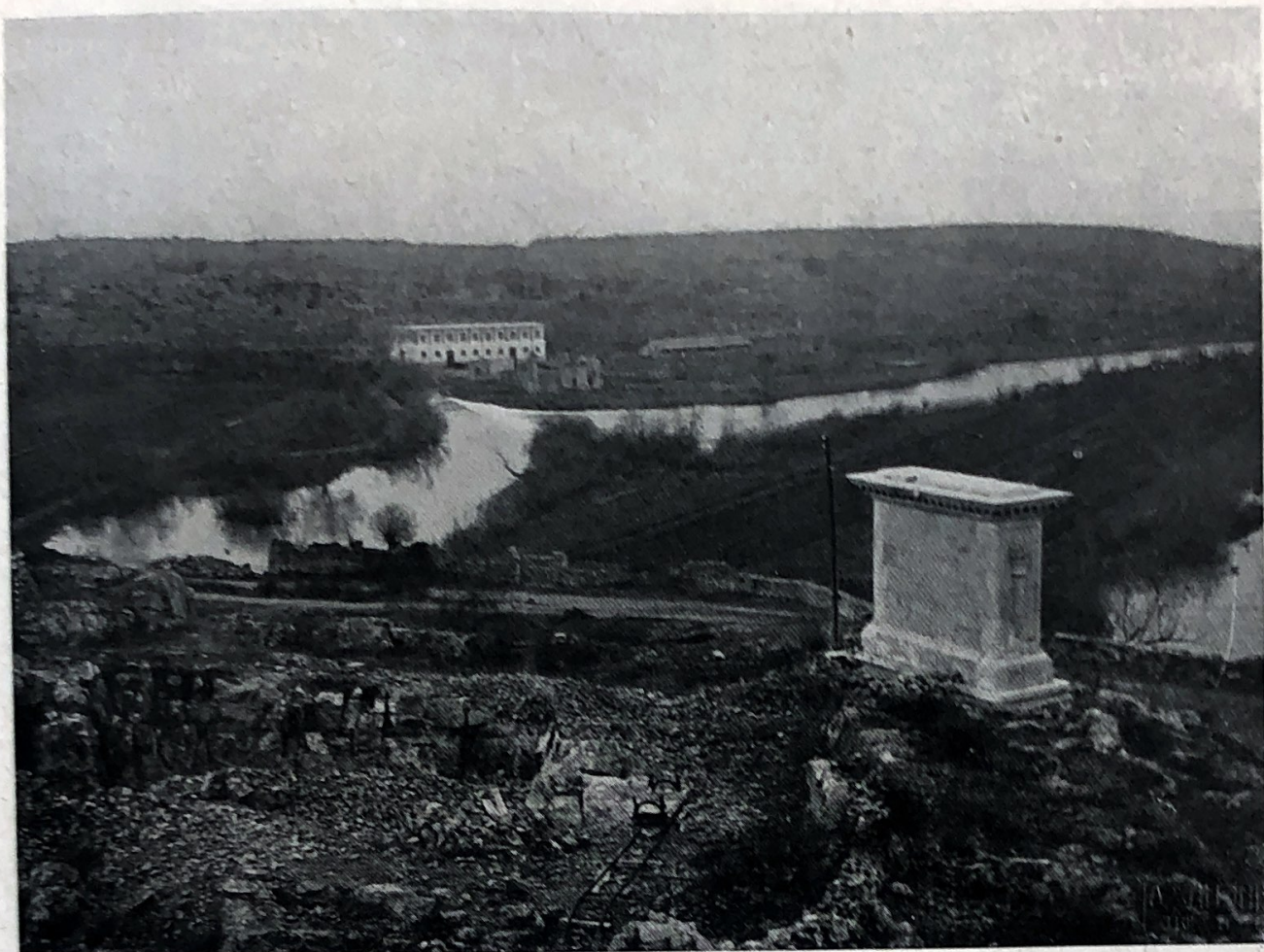
Era pertanto più che doveroso che nel celebrare con tanto solenne fervore il secondo millenario virgiliano l'Italia ricordasse con qualche segno il Timavo, dal poeta amato e venerato.

All'iniziativa partita dal prof. Salvatore Sabbadini, solerte presidente della Società « Atene e Roma », aderì entusiasticamente l'architetto comm. Arduino Berlam, il quale scelse il più adatto fra i virgiliani *Saxa Timavi*, e ideò la forma dell'iscrizione dei versi 244-246 del primo Canto dell'*Eneide*, affinchè più facilmente impressionassero il viandante.

Presso San Giovanni di Duino, al bivio Monfalcone e Gorizia, la strada gira intorno ad una roccia che il proprietario dei terreni, principe Alessandro della Torre e Tasso, acconsentì a conservare. Sulla pietra spianata vennero incisi i versi più sopra tradotti:

Fontem superare Timavi
Unde per ora novem vasto cum murmure montis
It mare proruptum et pelago premit arva sonanti.

Alla cerimonia inaugurale, il 12 ottobre 1930, venne data particolare solennità con la presenza dei Prefetti delle provincie di Trieste e di Gorizia e di tutte le autorità civili e militari. Il presidente dell'« Atene e Roma » pronunciò un elevato discorso nel quale accentuò lo specialissimo carattere che acquistava la iscrizione virgiliana in quel posto.

Qui all'estremo limite della nostra offensiva nella guerra del riscatto, presso alle rovine pittoresche di S. Giovanni di Tuba e presso alle paludi dove sotto il tiro micidiale delle artiglierie nemiche i fanti d'Italia affondavano con gli occhi morenti fissi a Trieste contesa; qui al cospetto del terribile Hermada intriso di sangue purissimo dall'eroismo di giovani prodi; qui dove i « Lupi di Toscana » e i fanti del 149° si prodigarono in atti di valore degni di epopea; presso a quota 12 e a quota 28, sui margini del fiume misterioso, dove al comando del suo battaglione « il fante dei fanti », l'eroe più compiuto, « sacrato

(*fot. O. Sansin*)

PANORAMA DAL CAMPANILE DELLA NUOVA CHIESA DI S. GIOVANNI DEL TIMAVO. SUL PRIMO PIANO: L'ARA VOTIVA DELLA III ARMATA CON LA SCRITTA: « RISPETTATE I CAMPI DELLA MORTE E DELLA GLORIA ». IN FONDO IL CORSO DEL TIMAVO.

col suo sangue il Timavo alla patria », « morendo si sottrasse da morte ».

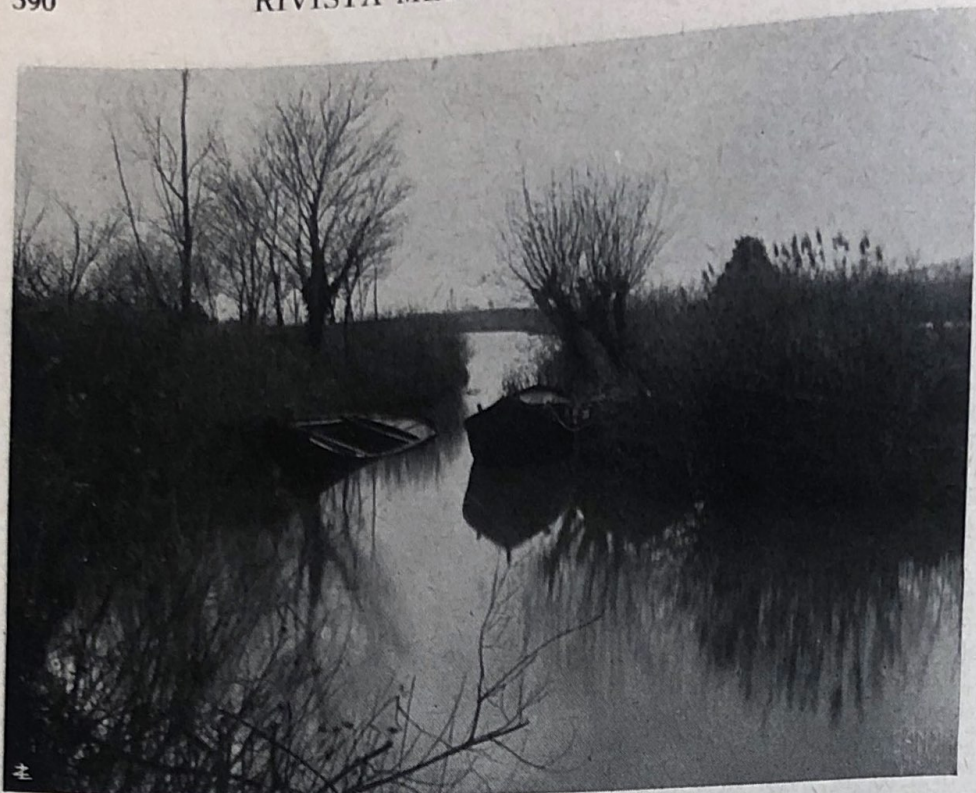
Ben volle il Poeta Soldato, che fu poi anche il grande aviatore del volo su Vienna, scrivere sulla bara del maggiore Randaccio: « la vita Egli offerse al Timavo », come ventun secoli innanzi Sempronio Tuditano trionfante aveva dedicato al Timavo la preda; al Timavo dio fluviale inghirlandato di poesia e di mistero, che Virgilio amò quasi come il Mincio suo nativo.

Forse perchè si inabissa nel terreno, ma pure si conserva fino allo sbocco maestoso nel mare, come fu del sentimento patrio di queste terre, che per alcun tempo non potè pienamente manifestarsi fino a che proruppe irrefrenabile e vinse ogni ostacolo?

Fu noto al Poeta quello che Posidonio già seppe, e Strabone fedelmente annotò, del precipitarsi del Timavo nella voragine di San Canziano e del suo corso sotterraneo? O divinò Egli che lo sboccare improvviso risonante maestoso del fiume, questo suo così breve e pur navigabile corso, doveva corrispondere a sorgenti e a corso più lontani? O lo aiutò la potente fantasia nel dipingere con versi immortali il paesaggio conforme alla più viva realtà?

E il prorompere improvviso e il dilagare nella piana in gran numero di foci e la vasta risonanza, il santuario di Diomede-Timavo e il bosco sacro d'attorno il ricordo d'avventure argonautiche e i culti e costumi connessi con l'allevamento equino conservatisi poi fino ai giorni nostri, la consuetudine infine dei Romani di accogliere nella loro religione i culti indigeni in cui si incontravano nel progressivo ampliarsi della loro civiltà, tutto deve aver cooperato a questa particolare reverenza del Poeta verso il nostro fiume.

Ma certo vi contribuì il trionfo conseguito allora da Ottaviano sui Giapidi e le vittorie per cui fu assicurata all'Italia la regione del Timavo e il nome di Giulie dato allora alle Alpi destinate a proteggerla dalle incursioni nemiche.

Certo è altresì che per quanto già in antico i fenomeni carsici e le vicende del fiume mi-

(*fot. O. Sanzin*)

PANORAMA PALUSTRE A METÀ DEL BREVE CORSO DEL TIMAVO.

***

Il cippo a Randaccio, l'ara della IIIª Armata, l'iscrizione virgiliana, la nuova chiesa di San Giovanni, a brevissima distanza gli uni dagli altri, sorgono in un paesaggio di una calma raccolta, di una poesia tranquilla e triste. Ma non sempre sarà così.

Una nuova vita si prepara per quella verde campagna sulle due sponde del Timavo e per la costa ai due lati della foce del fiume « dalle nove bocche ». Arditi progetti si stanno compilando per

sterioso suscitassero curiosità e meraviglia di poeti e studiosi, più frequenti si fecero con l'andar de' secoli le ricerche, e la loro massima intensità coincide con la nuova e più decisa affermazione del sentimento patrio di queste terre e con la lotta e la resistenza politica che si conchiusero trionfalmente con la riunione alla Madre Patria.

Salve dunque, o Timavo, dissetatore di Trieste, per la gloria che alla regione augustea hai procurato con l'amore per te di Virgilio e con l'epica lotta che redense le tue foci! E gloria a Te, o Poeta del Timavo, che qui guidasti come genio tutelare i soldati d'Italia!

creare nella zona uno stabilimento balneare ed uno termale, per costruirvi alberghi e villini e casette di dolce riposo nell'idillica pace della campagna, non più insidiata dalla malaria, dopo le bonifiche del Lisert e le altre di quella plaga. In un giorno vicino la solitudine sparirà e allegri canti di giovani spensierati daranno una animazione, quale mai vi fu nei secoli, al Basso Timavo, che scaturisce dalle profondità carsiche con lo stesso nome con il quale nasce nei pressi del Monte Nevoso segnato dal valore dei nostri fratelli.

GINO DE' PASSERA.

(fot. J. Brocherel)

FIG. 1 - ROCCIA SCANALATA, LEVIGATA ED ARROTONDATA (DAL GHIACCIAIO ANTICO AOSTANO), DENUDATA RECENTEMENTE DAL MATERIALE MORENICO PER SCAVARVI IL BACINO DI CARICO DI INTROD.

I SOLCHI DI MONTJOVET

In natura si verificano talora fenomeni con forme così regolari da apparire come artificiali od almeno come di origine organica, tant'è che vi è una notevole quantità di pseudofossili o creduti fossili che si dovette poi constatare doversi attribuire a semplici fenomeni fisici od altrimenti inorganici i più svariati, come pressioni, concrezioni, ondulazioni, ecc.

Tale parmi il caso per i *Solchi di Montjovet*, di cui credo quindi opportuno fare un cenno.

È ben noto come, risalendo le nostre Valli alpine ed esaminandone i fianchi rocciosi, essi si mostrino non di rado meravigliosamente arrotondati, quasi a dorso di montone (*moutonnés*), lisciati, limati, per modo da farci quasi pensare ad un antico gigantesco levigatore che siasi presa la briga di lisciare, coll'aiuto di un possente smeriglio, le rocce alpine, accanendosi assai contro le più dure e spazzandone il caotico materiale detritico di falda, di frana, ecc. che doveva invece prima ammantarle.

Ricordiamo così per esempio le vaste zone gneissiche dell'alta e ramificata Val Gesso, le rocce serpentinose della bassa Val Susa e delle alte Valli di Lanzo, le tipiche formazioni gneissiche della Valle dell'Orco (per es. attorno a Ceresole), le ampie zone tanto gneissiche quanto di pietre verdi di mille punti sia delle valli laterali, sia della Valle principale d'Aosta, ciò che possiamo osservare anche comodamente viaggiando in ferrovia (sempre meglio però se a piedi!), per es. tra Borgofranco e Verrès.

Inoltre, se esaminiamo con cura e da vicino tali zone montonate e levigate, specialmente là dove la superficie lisciata è ancora ben conservata (così là dove il terriccio di falda o il sottile manto morenico ne furono solo da poco asportati), particolarmente sulle rocce serpentinose più compatte e che più resistono agli agenti chimico-fisici e quindi meglio conservano le impronte ricevute, spesso vi possiamo constatare curiose strie e solcature, grandi e piccole, generalmente dirette in un dato senso, più o meno parallelo all'andamento della valle.

È ormai noto a tutti che il grande attore nel levigare, lisciare, limare, arrotondare, corrodere, ripulire, spazzare, striare e solcare i

(fot. J. Brocherel)

FIG. 2 - ROCCIA SCANALATA E LEVIGATA DALL'ANTICO GHIACCIAIO DI VAL DI RHÊMES (VALLE D'AOSTA), SOTTO LA GRANTA PAREI (RHÊMES).

fianchi ed i fondi rocciosi delle valli fu il ghiacciaio, che nell'epoca glaciale, precedente di poco la nostra, attuale, occupò larghissimamente le vallate delle Alpi, acquistandovi, nelle singole fiumane glaciali, non solo ampiezze di più chilometri, ma anche spessori di molte centinaia di metri e quindi potenze di pressione tali da spiegare la sua gigantesca azione, sia di ripulimento dei detriti di falda, sia di arrotondamento di ogni asperità rocciosa.

Tutto ciò il ghiacciaio fece non già colla sua semplice massa di ghiaccio, ma essenzialmente col materiale detritico che, come tutti sanno, il ghiacciaio porta non solo sul suo dorso (quale morena), ma anche, più o meno abbondantemente, nel suo interno e quindi anche nelle sue parti latero-inferiori, dove lo fa agire come potente smeriglio appunto nel levigare (se fine) e striare (se grossolano) le superfici rocciose su cui esso lentamente striscia, s'appoggia e pesa.

La Valle d'Aosta è tipica anche per questi come per tanti altri fenomeni geologici che la rendono così interessante per lo scienziato, come attraente per l'artista od il semplice turista; basta osservare per vederli in ogni valle e valletta. Nella mia Monografia sopra « Il Glacialismo nella Valle d'Aosta » (1927) citai le regioni dove essi più abbondano, ma l'elencarli sarebbe troppo fastidioso. Ricorderò solo due o tre esempi, di cui posso presentare le fotografie eseguite da quell'appassionato studioso della sua valle che è il prof. J. Brocherel, notando però che le fotografie di questi fenomeni, per mancanza di contrasto di luci, non riescono mai così parlanti, come essi appaiono realmente all'occhio.

Quando, pochi anni fa fu eseguito lo scasso pel bacino di carico della condotta forzata di Introd fra le terminazioni di Val di Rhêmes e di Val Savaranche, ambedue a pareti tipicamente levigate dagli antichi ghiacciai, si mise a nudo la roccia calceschistosa liberandola dal manto morenico protettivo; allora essa apparve nella sua meravigliosa forma montonata, lisciata, solcata e striata (fig. 1).

Risalendo la stessa Val di Rhêmes sin sotto la Granta Parei vi ritroviamo vaste zone in cui la roccia si mostra denudata (si direbbe da poco tempo per abrasione meteorica) del mantello morenico che vi si trova solo sparso, scarso e ridotto talora a pochi frammenti rocciosi; allora la montagna appare mirabilmente gibboso-ondulata, levigata e striato-solcata, al solito nel senso dell' andamento vallivo (fig. 2).

Un'altra regione, abbastanza vicina ad Aosta, che presentasi pure tipicamente lisciata è la Val Laures che ha il suo fondo ridotto in parte ad un grande liscione e mostra nell'assieme la caratteristica sezione a U o a truogolo come si vede assai bene (anche comodamente dalla ferrovia presso la Stazione di

FIG. 2 BIS - GRANDE FRAMMENTO (CENTIM. 80×26) DI SERPENTINO, PIALLATO, LEVIGATO E STRIATO DAL GHIACCIAIO DELL'EVANÇON O DI VAL D'AYAS-BRUSSON, PRESSO CHALLANT ST. VICTOR, ORA NEL MUSEO GEO-MINERALOGICO DEL POLITECNICO DI TORINO, AL VALENTINO.

Quart-Villefranche) profilarsi tra la Becca di Seneva e la Becca di Salé; poi in alto fra i suoi laghetti mostransi tutti i più bei fenomeni di montonamento, di levigatura, ecc. che offrono appunto generalmente i laghi di circo.

Infine, per meglio vedere la forma e l'importanza delle striature glaciali, che quasi non appaiono nelle fotografie di paesaggio, rimando ad una fotografia di dettaglio (fig. 2 bis), cioè della superficie di un grosso pezzo di Serpentino (di circa 80 cm. di lunghezza) che anni fa per la sua bellezza.... glaciologica, fu staccato, mediante forte lavoro di scalpellatura, dalla roccia madre nelle vicinanze di Challant St. Victor sopra Verrès, regione tipica per il grande sviluppo delle Pietre verdi (serpentinose, prasinitiche, ecc.).

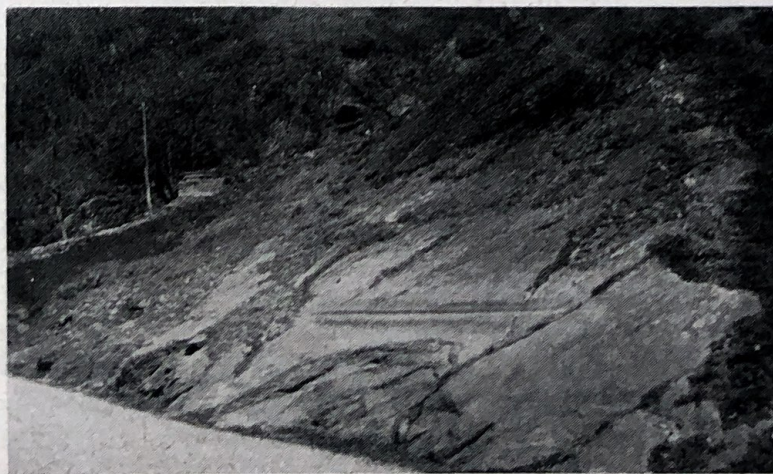
Il magnifico campione (1) che nel 1893 fu fatto staccare e poi trasportare dall'ing. A. Druetti nel Museo geomineralogico del Politecnico di Torino, è veramente istruttivo, parlante; non tanto per la levigatura (che vi è però finissima, perfetta), quanto per la sua piallatura sopra una faccia, quella che mostra una striatura chiarissima, multipla, prevalente in una direzione, malgrado qualche variante oscillante intorno ad una ventina di gradi (ciò che indica due periodi o momenti principali della sua striatura) e qualche striolina affatto aberrante; inoltre si notano (ma la fotografia non le fa apparire abbastanza bene) due larghe e profonde sol-

(fot. E. Gallo)

FIG. 3 - SOLCATURE SUBORIZZONTALI NEL SERPENTINO LEVIGATO DALL'ANTICO GHIACCIAIO AOSTANO, LUNGO LO STRADONE SOPRA MONTJOVET.

(1) Il campione in esame fu staccato a colpi di mina da un enorme masso, grande tanto da servire per la costruzione di un muro a secco dello stradone di Verrès-Challant; dubito però che non fosse un vecchio masso erratico, giacchè aveva una faccia (quella fotografata) ben spianata (ciò che raramente verificasi nei veri massi erratici), levigata e striata; per modo da far pensare che ciò siasi verificato, per opera degli antichi ghiacciai, quando la roccia era ancora in posto, essendosene staccato poi come grande frammento e franato quindi in basso, in modo da poter forse essere ancora convogliato per qualche tempo dal ghiacciaio prima di venire depositato là dove fu trovato e frantumato dall'impresario costruttore della strada.

(fot. I. Brocherel)

FIG. 4 - SOLCATURE SUBORIZZONTALI, SOPRA MONTJOVET.

cature in alto ed in basso del campione, dirette nel senso solito dei solchi minori, ma evanescenti verso il centro del campione stesso.

Apertaci così la via tra i solchi... glaciali in genere, veniamo finalmente ad esaminare quelli di Montjovet.

Nella strettoia che esiste nella Valle d'Aosta fra St. Vincent e Montjovet, dove la Dora da milioni d'anni dovette deviare dalla sua direzione normale (Ovest-Est) incurvando di tratto il suo andamento per volgere a Sud, in causa essenzialmente del compatto formidabile ostacolo opposto dalla grandiosa fascia di Pietre verdi (Prasiniti, Serpentine, ecc.), anche il gigantesco ghiacciaio balteo nella sua lenta discesa dovette subire analoga deviazione quasi ad angolo retto e nello stesso tempo restringersi alquanto rispetto al grandioso slargo che esso presentava poco prima nell'ampio bacino di Châtillon.

Si comprende quindi come in questa regione siasi potuta esplicare in tutta la sua potenza l'azione di abrasione, di levigatura, di smussatura, di arrotondamento e quindi anche di striatura della imponente massa glaciale strisciante e premente sulle rocce del fondo e del fianco vallivo di tale zona di St. Vincent-Montjovet; ed infatti se percorriamo oggi questa regione la vediamo quasi dovunque meravigliosamente arrotondata, montonata, levigata, si potrebbe dir quasi ripulita, frequentemente striata, ecc. sia sul lato destro (come sui tipici sproni-gradini di Petit Monde, di Rodoz, di M. Ouille, ecc. sopra Montjovet), sia ancor più ampiamente nel lato sinistro sin presso Salirod e verso Émarèse, ma con carattere più particolarmente marcato nella parte bassa tra la *Fons Salutis* di St. Vincent e S. Germano.

Ne risultò quindi naturalmente una regione caratteristica per l'assieme di tutti questi tipici segni lasciati dall'antico glacialismo aostano; regione tanto più degna d'esame perchè vi si osserva anche il profondo solco postglaciale (di circa un centinaio di metri d'altezza) compiuto dalla Dora nella roccia serpentinosa, originandovi l'incassata forra del Ponte delle Capre.

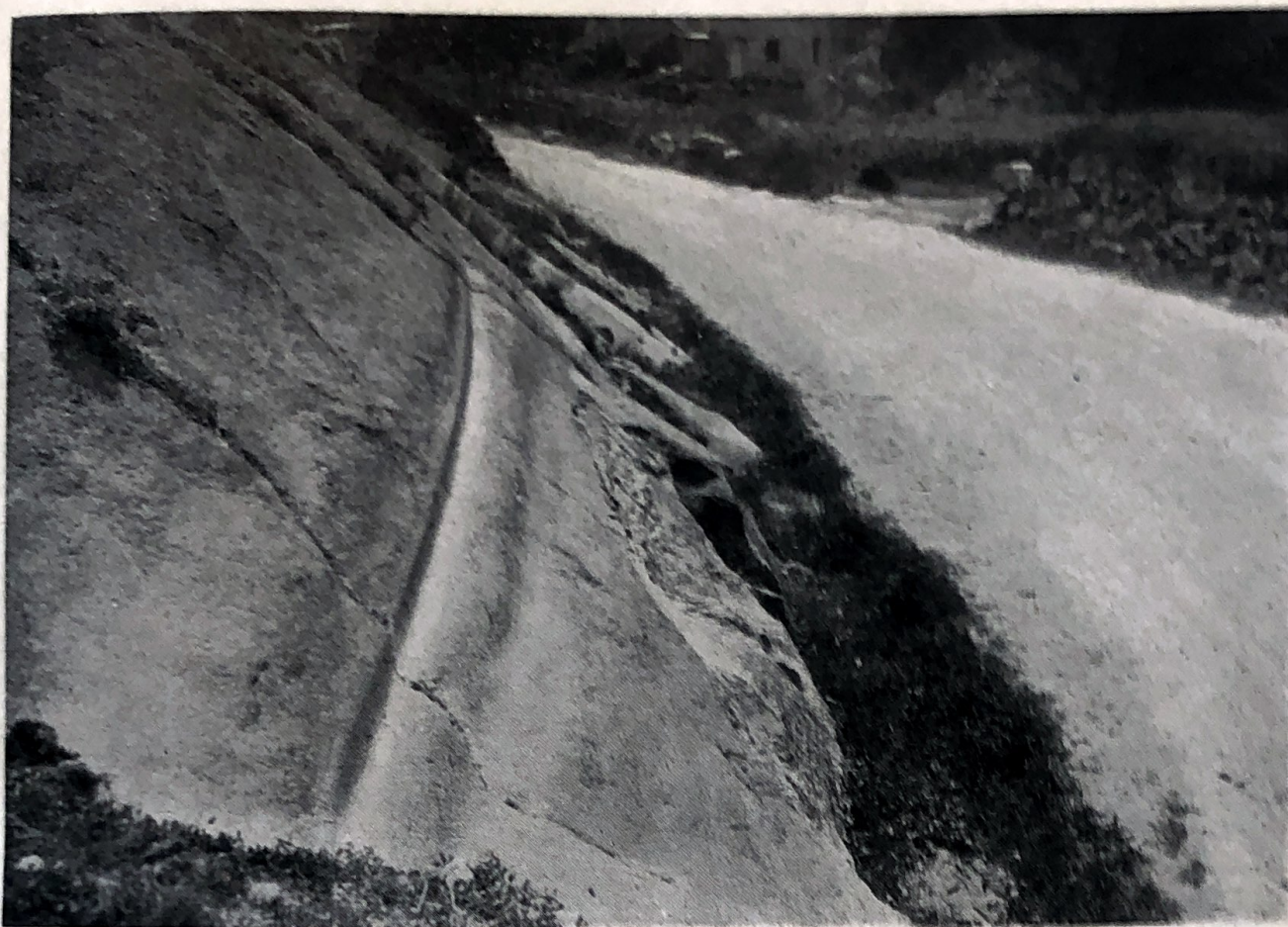
Orbene è appunto in questa regione, presso la strada provinciale, a destra risalendo la valle, all'incirca sotto i Casolari di Felliey-Peral, che si possono osservare per oltre 10 o 12 metri i famosi solchi di Montjovet, vere scanalature (due principali), ampie, variamente profonde (anche 3 o 4 centim.) nella roccia serpentinosa tipicamente levigata, arrotondata, talora quasi piallata.

(fot. J. Brocherel)

FIG. 5 - SCANALATURE PRESSO LO STRADONE, SOPRA MONTJOVET.

Ho detto famosi tali solchi perchè essi già furono osservati da parecchi studiosi ed infine furono oggetto, da parte del prof. J. Brocherel, di una speciale pubblicazione « A propos des pseudo-stries glaciaires à Montjovet » (Augusta Prætoria - Aosta, 1923), in cui egli li esamina minutamente: ciò che mi dispensa da ulteriori descrizioni, limitandomi a darne le figure illustrative (figg. 3-7).

Il Brocherel elimina completamente la tesi glaciale e crede che detti solchi siano stati scavati dal passaggio plurisecolare di ruote di carri durante l'epoca romana e medievale.

Parmi però (anche qualora si dovesse ammettere che la strada di Valle Aosta passasse anticamente in questa regione) che se si considera: la lisciatura e l'arrotondamento di origine glaciale di tutta la superficie; la forma di escavazione un po' a nicchia di detti solchi; la loro regolarità complessiva ed il loro perfetto parallelismo (fatti che non s'accordano assolutamente con l'azione un po' grossolana, irregolare e disforme di svariati carri attraverso diversi secoli); la forte inclinazione della superficie solcata (disadatta allo scorrimento di ruote di veicoli anche se sostenuti da una contigua strada pianeggiante); il fatto che poco sopra i grandi solchi in esame sonvene, a diversi livelli, molti altri, per lo più minori e del solito tipo delle striature glaciali, nonchè subparalleli a quelli in questione (come si può verificare esaminando la sovrastante regione dove più sporgente e spoglia di detrito) ed infine tutto l'assieme, meravigliosamente tipico, del circostante paesaggio direi plasmato, improntato dall'intensa azione del glacialismo antico; parmi, ripeto, che ne consegua logica, naturale, indubbia l'origine glaciale anche per i solchi in esame.

L'esser tali solchi un po' più grandi e profondi delle solite striature glaciali non è fatto che stupisca chi ha studiato un po' estesamente il glacialismo; giacchè egli può aver avuto occasione di osservare fenomeni affatto analoghi anche in regioni dove non potè verificarsi nessuna azione di carri o simili e solo, ma intensamente, quella dell'antico glacialismo.

Ricordo a tale riguardo due tipici esempi in Val di Susa. Appena imboccata questa val-

(*fot. E. Gallo*)

FIG. 6 - SCANALATURE NELLA SERPENTINA LEVIGATA DALL'ANTICO GHIACCIAIO BALTEO, SOPRA MONTJOVET.

le alpina, sul suo fianco destro, la grande, abrupta paretaccia serpentinosa del Salto della Bella Alda sotto la Sacra di S. Michele, mostra, a diversi livelli, grandiosi solchi fra loro paralleli, diretti da Ovest ad Est; questi grandi solchi (che si possono osservare comodamente anche dalla ferrovia sotto certe luci in alcune ore del giorno) si trovano a varie altezze, anche a qualche centinaia di metri sul fondo vallivo. Sono i solchi che, coi suoi più duri ciottoli (forse gneissico-quarzitici) ha lentamente scavato col suo lato destro il gigantesco ghiacciaio Susino, premente in modo straordinario sui fianchi rocciosi della Chiusa di S. Michele prima di sboccare dalla valle alpina ed espandendersi a depositare il grandioso Anfiteatro morenico di Rivoli.

Nella stessa Valle di Susa, ma molto più a monte, in regione gneissica e precisamente nella valletta laterale sinistra del Galambra, sopra le Grangie della valle, veggonsi, su ambi i lati della vallata, ampie superfici lisciate ed a varia altezza; specialmente sul fianco destro (verso i 1800 m. circa) veggonsi bellissime solcature glaciali, fra loro subparallele, profonde anche 4 o 5 centim. con una ampiezza di 10 a 15 o più centimetri, quindi analoghe affatto a quelle di Montjovet.

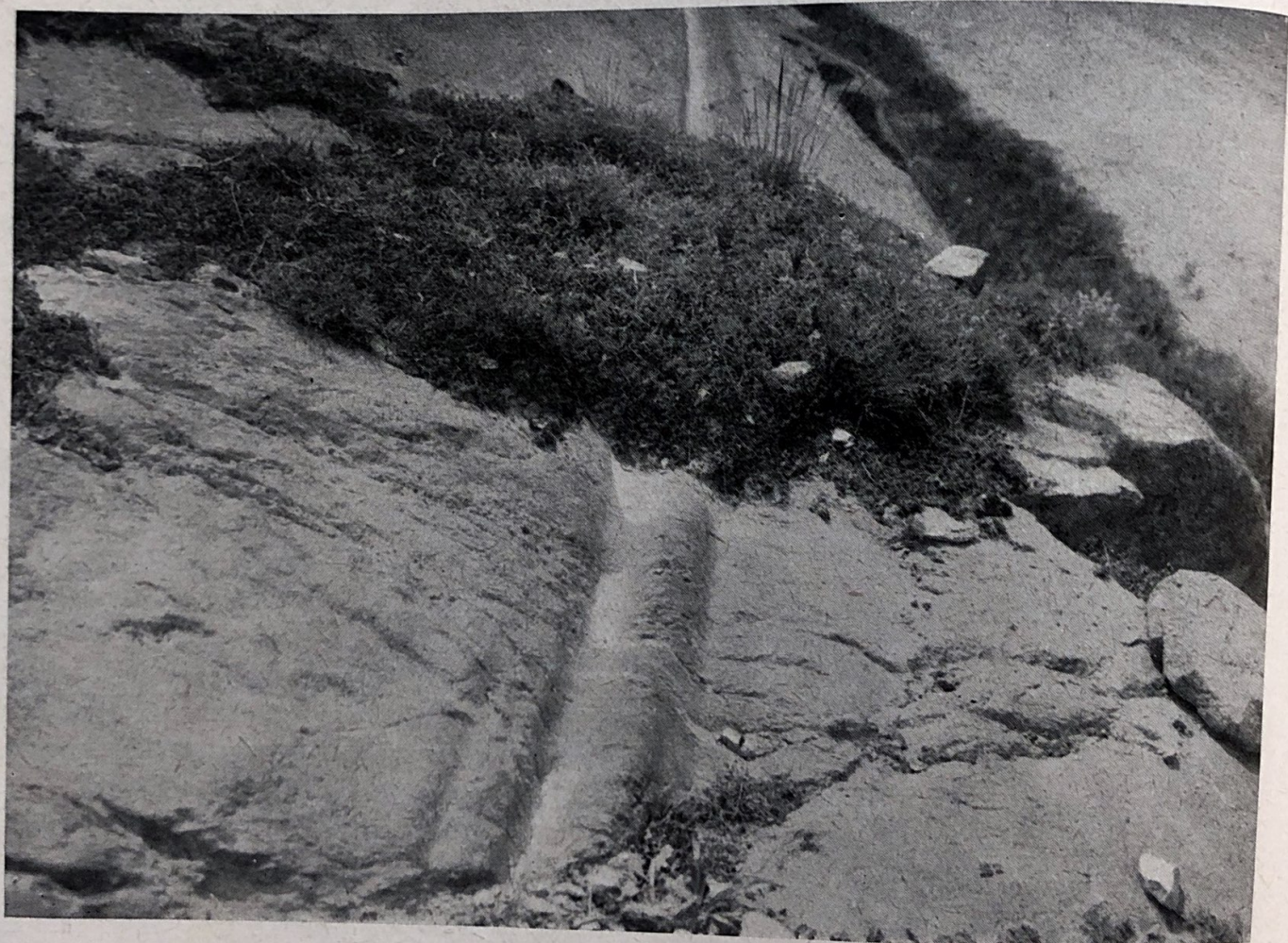



FIG. 7 - SOLCATURE-SCANALATURE, SOPRA MONTJOVET. (*fot. J. Brocherel*)

Ricordo infine che larghe e profonde solcature e scanalature simili a quelle di Montjovet, anzi anche più grandiose (perfino di qualche decina di centimetri in larghezza ed in profondità), tra loro subparallele, talora meglio apparenti a distanza, in complesso, che non in dettagli, già si notarono in varie regioni state sottoposte ad intenso glacialismo; così per esempio in Scandinavia (persino presso Oslo, presso Stoccolma, ecc. su rocce neissiche e porfiriche) ed in molti punti della Svizzera; quivi anzi questi ampi e profondi solchi ricevettero il nome speciale di *Stries cannelées* o di *Cannelures;* l'Agassiz (ben noto per i suoi fondamentali studi sui ghiacciai svizzeri) li segnalò particolarmente col nome di *grands coups de gouge*, indicando come essi col loro andamento rettilineo precisassero sempre nettamente la direzione della marcia del ghiacciaio.

Del resto, riguardo ai solchi di Montjovet, parmi che non sianvi difficoltà a spiegarli in egual modo; basta pensare che:

1) la zona in questione fu coperta durante l'Epoca glaciale da un gigantesco ghiacciaio che potè avere anche un migliaio di metri di spessore, producendo quindi sulle rocce del fondovalle una pressione di 80-90 e più atmosfere per sola gravità;

2) tale pressione verticale ed obliqua potè essere accresciuta pel restringimento che la massa glaciale, lentamente fluente, dovette presentare nella strettoia di St. Vincent-Montjovet, specialmente sopra i rilievi e speroni rocciosi più salienti, nella parte inferiore dei fianchi vallivi, come era il caso per la zona in questione;

3) che la roccia serpentinosa, resa più tenera dalla solita alterazione superficiale, potè essere facilmente solcata da grandiosi massi angolosi di rocce sane e dure (per esempio di Protogino o simili) lentissimamente striscianti e fortissimamente prementi sulle suddette rocce a superficie levigata ed inclinata; notando che l'arrotondamento, direi la lisciatura, dei solchi in questione (dapprima forse più aspri, che non oggi) dovette essere in parte opera della generale smerigliatura glaciale verificatasi quivi anche per molto tempo dopo avvenute le profonde solcature in questione.

Ad ogni modo sono perfettamente d'accordo col prof. Brocherel nel ritenere che i solchi di Montjovet, se non costituiscono un documento archeologico, come egli ritiene, ma invece prettamente geologico, come io credo, sono però sempre altamente interessanti e degni quindi di esser conservati e protetti, fra i più caratteristici fenomeni naturali, come mirabili testimoni della grandiosità e potenza dell'antico glacialismo aostano.

FEDERICO SACCO.

I GIGANTI MATA E GRIFONE DOMINANO LA FOLLA NELLA FESTA MESSINESE DI FERRAGOSTO.

TRADIZIONI POPOLARI SICILIANE

LA FESTA DEI "GIGANTI,,

Il turista che visita il Mezzogiorno d'Italia si sente attratto in modo particolare verso quelle manifestazioni che attingono più direttamente alla tradizione e all'anima del popolo: quelle, cioè, che sogliono comprendersi sotto la definizione generica di folclore (1).

Queste manifestazioni hanno la loro massima espressione nelle feste popolari, e specialmente in quelle religiose, nelle quali il popolo è guidato, oltre che da fervore mistico, da un senso di scapigliatura che conferisce alla loro pittoresca animazione.

Una delle feste più care al popolo messinese è certo quella di mezz'agosto che rappresenta per quella zona ciò che può essere Piedigrotta per Napoli, S. Agata per Catania, S. Rosalia per Palermo. Dura varî giorni la serie delle feste, delle processioni, delle luminarie, dei riti sacri e profani, che attira spettatori dalle vicine provincie, e che si risolve, oltre tutto, in un apporto economico non indifferente.

Molto si è scritto sull'origine storica e agiografica delle tradizionali feste dell'Assunta a Messina, che ha per patrona la Madonna della Lettera. Ma gli elementi più caratteristici, quelli che possono dirsi veramente folcloristici e che maggiormente divertono (sia pure in diversa guisa e con diverso intendimento) così il popolo come il forestiero, sono: la famosa coppia di giganti Mata e Grifone (*u gialanti* e *a gialantissa*), il cammello (*u gamiddu*) e numerose altre manifestazioni come la *Vara*, complicatissimo quadro plastico che viene portato in giro e che era anticamente combinato con soggetti viventi, il *vascelluzzo*, le luminarie, le processioni, ecc.

(1) Fu autorevolmente proposto che a codesta denominazione di origine straniera sia sostituita quella italiana «tradizionalismo».

I Giganti, figure di grandissime proporzioni, costruite in legno, rappresenterebbero i primi procreatori della stirpe zanclea. Vuole infatti la leggenda che Grifone, uomo primitivo e guerriero di razza africana, avesse occupato per primo la provincia, e che, stabilitosi a Camaro, avesse colà sposato la bella « camarese » Mata, dalla quale sarebbe nato il primo rampollo della razza.

Per quel che riguarda le gigantesche proporzioni delle due statue, non è ben chiaro se esse siano consigliate dalla preoccupazione di renderle visibili a distanza, o dalla riconosciuta opportunità di adeguare le dimensioni del simbolo all'importanza degli antichissimi progenitori di una stirpe lontana e leggendaria. La statua di Grifone è opera del Fontanini di Firenze e rimonta al 1560. Nel 1581 le braccia mobili furono fissate e la testa rifatta da Andrea Calamecca da Carrara. Il Pitrè la paragonò, per vigoria di espressione, a quella di Giove nei Musei Vaticani. Il torso è modellato in guisa da rilevarne vigorosamente l'anatomia, mentre le vestimenta e le decorazioni sono sfarzose di sete e d'ori, così come ricchissime e vistose sono la gualdrappa e la bardatura del cavallo. Grifone non cinge corona regale, mentre incoronata appare la sua consorte Mata, di aspetto regale e guerresco insieme, con un bel faccione di luna piena su cui non manca un capriccioso neo.

I due Giganti vengono portati in giro per le vie della città, preceduti e seguiti da una folla di gente in gaudio, specialmente ragazzi che saltano e sgambettano beffeggiando, con poco riguardo, invero, per le Loro gigantesche Maestà.

Il Cammello (*u gamiddu*), maschera grottesca e caricaturale, che animata al di dentro da uomini, va in giro divorando e rubacchiando a man bassa tutto il ben di Dio che gli capita sotto, ha un fondamento storico, e allude alla voracità con la quale i Saraceni riscuotevano le imposte dai cittadini, caricandone l'importo sul dorso di un cammello. Ancor oggi quando un messinese vuole caratterizzare una persona avida e vorace, dice che fa « *u gamiddu* ».

Tipica nelle mense popolari del ferragosto messinese è una... natura morta di galletti e di meloni, in cui s'impernia il rito conviviale di quella festa, non meno giocondo di quello che si svolge rumorosamente per le vie.

Probabile derivazione della festa messinese è quella che si celebra a Mistretta l'8 settembre per la natività di Maria Vergine. Durante la processione che ha luogo in quel giorno, vengono portati in giro due Giganti al seguito del simulacro della Madonna della Luce di cui vengono ritenuti custodi. I due colossi hanno infatti stabile dimora nella chiesa di S. Maria della Luce e soltanto dall'8 all'11 settembre vengono fatti girare e ballare per la città tra il tripudio della folla. A differenza di Mata e Grifone, i due Giganti amastratini, pur essi marito e moglie e cinti d'un truculento elmo piumato, sono senza cavalcatura: essi marciano con le stesse gambe del loro robusto portatore, il che conferisce loro un carattere ancor più veristico e caricaturale.

Anche qui, come a Messina, la festa dei Giganti costituisce un avvenimento ansiosamente atteso, accolto con grande tripudio dagli abitanti, con vivo interesse dal forastiero, che non può assistere indifferente, qui come altrove, alla gioconda prova della eterna giovinezza del nostro popolo.

LORY MANGANO.

(*fot. G. Barone*)

I « GIGANTI » DI MISTRETTA, NELLA FESTA DELL'8 SETTEMBRE.

Viaggio medico in Italia.

Dal 5 al 21 settembre avrà luogo in Italia il « Nono Viaggio Medico Nord-Sud » organizzato dall'ENIT, con inizio a Torino e termine a Viareggio. Saranno visitate: Gressoney, Courmayeur, Cogne, stazioni climatiche, e Saint Vincent, stazione idrominerale della Valle di Aosta; Stresa ed il Mottarone, Pallanza e Baveno sul Lago Maggiore, Bognanco, stazione termale presso Domodossola; il Lago d'Orta, le Terme d'Acqui; Nervi, Santa Margherita, Portofino, Rapallo, Sestri Levante sulla Riviera, Viareggio sul mare di Toscana.

Il viaggio sarà diretto dal professore Guido Ruata ed avrà luogo in treno speciale di prima classe; in ogni località i partecipanti saranno alloggiati nei principali alberghi. La quota d'iscrizione è di lire 1.500 e comprende tutte le spese del viaggio. Gli iscritti avranno un biglietto a metà prezzo per il viaggio dalla frontiera a Torino, e due biglietti con la stessa riduzione ed a lunga validità per viaggi isolati in Italia, dopo finito il « Nord-Sud ». I medici possono essere accompagnati da una persona di famiglia alle stesse condizioni.

Una carta gastronomica d'Italia.

La ricerca delle specialità gastronomiche specialmente nel nostro Paese che ne offre di svariatissime e squisite, è cosa tutt'altro che indifferente per il turista straniero che viene in Italia, sia esso un buongustaio, oppure un amatore delle tradizioni e delle costumanze locali.

Com'è noto, per facilitare la conoscenza dei piatti e delle bevande che ogni località italiana offre, il Touring pubblicò una « Guida Gastronomica d'Italia » che riscosse il massimo consenso.

Ora, l'ENIT, per offrire in più rapida visione un panorama dell'Italia Gastronomica, ha preparato un artistico *depliant* in cui, ad un testo succinto ma tale da dare un'idea esatta dell'arte culinaria nostra, fa seguito una grande carta d'Italia dipinta a vivaci colori e concepita secondo la fiorita maniera dei cartografi dei Cinque e Seicento, trasfigurata però nelle movenze e tonalità moderne. Questa carta, dipinta da Umberto Zimelli, reca disegnati, per ogni zona i piatti e i vini più rappresentativi, dal Moscato di Siracusa, dalle frutta e dai dolci di Sicilia, agli spaghetti della Campania, all'abbacchio ed ai carciofi alla romana; agli scampi del Veneto, ai cappelletti di Romagna, alle tagliatelle di Bologna; e dalla « boiabesa » ligure alla tradizionale « bagna cauda » piemontese. Citiamo solo queste, per non citare tutte le buone cose indicate in questa riuscitissima carta delle specialità gastronomiche delle regioni d'Italia, carta di cui l'ENIT sta curando la distribuzione all'estero, ove costituirà oggetto di vivo interesse e richiamerà ancora più l'attenzione degli stranieri su questa non certo nuova attrattiva del nostro Paese.

Nuove pubblicazioni dell'ENIT.

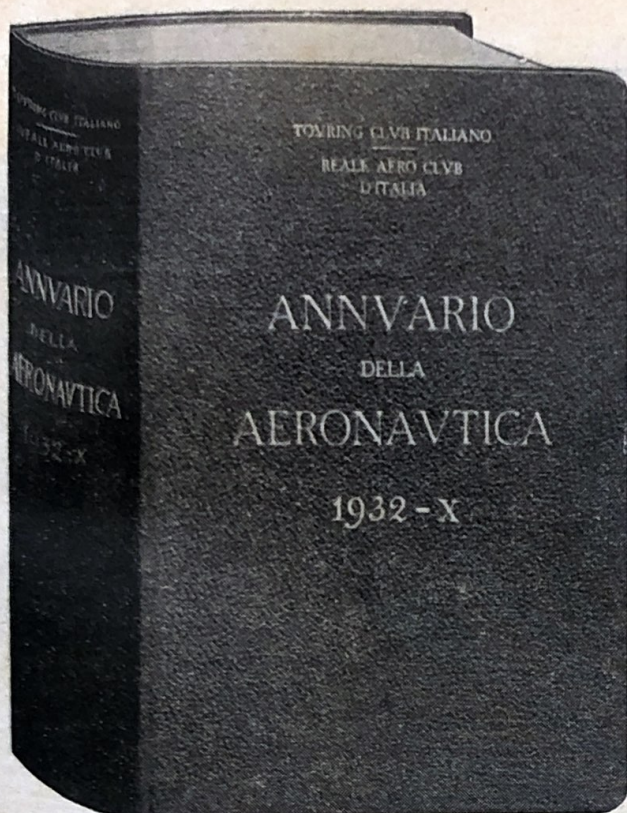
Sono state recentemente pubblicate dall'Ente Nazionale Industrie Turistiche le seguenti opere:

Pianta topografica di Tripoli.
Venezia Giulia in lingua inglese.
Italia in lingua cecoslovacca.
Feste tradizionali in lingua francese.
La Sardegna in tedesco e inglese.
Milano in tedesco e francese.
Firenze in tedesco.
Venezia in tedesco.
Sabotino in inglese.

Un Bollettino dell'ENIT per le Statistiche del Turismo.

Come è noto, l'ENIT ha curato la pubblicazione dei dati statistici del movimento dei forestieri nelle varie stazioni turistiche per il 1929, 1930 e 1931, in appendice alla *Rivista delle Stazioni di Cura, Soggiorno e Turismo.*

Ora, nell'intento di raccogliere in un'unica pubblicazione, non soltanto i dati riguardanti questa particolare statistica, ma anche tutte le notizie ottenute attraverso altre indagini che il competente Ufficio dell'ENIT, diretto dal dott. Marco Avancini, compie in modo continuativo o verrà saltuariamente attuando, l'Ente stesso ha provveduto alla edizione di un bollettino mensile, intitolato: *La Statistica del Turismo,* che verrà distribuito gratuitamente alle Aziende Autonome, ed in abbonamento a chi ne faccia richiesta.

Il bollettino vuole essere la fonte di tutte quelle informazioni statistiche sul turismo italiano che una larga schiera di studiosi e di altre persone o Enti, diversamente interessati alla conoscenza del fenomeno, hanno atteso con viva impazienza. L'ENIT, nel venire incontro a tale desiderio, ritiene di compiere opera non inutile, e confida che, ad assolverla degnamente, vorranno diligentemente collaborare tutti gli Enti dei quali l'ENIT stesso si vale nelle sue indagini, in modo da assicurare al Bollettino quei caratteri di tempestività e di precisione che sono attributi essenziali delle pubblicazioni statistiche.

IL GROSSO ED ELEGANTE VOLUME DELL'ANNUARIO DELL'AERONAUTICA.

L'Annuario dell'Aeronautica

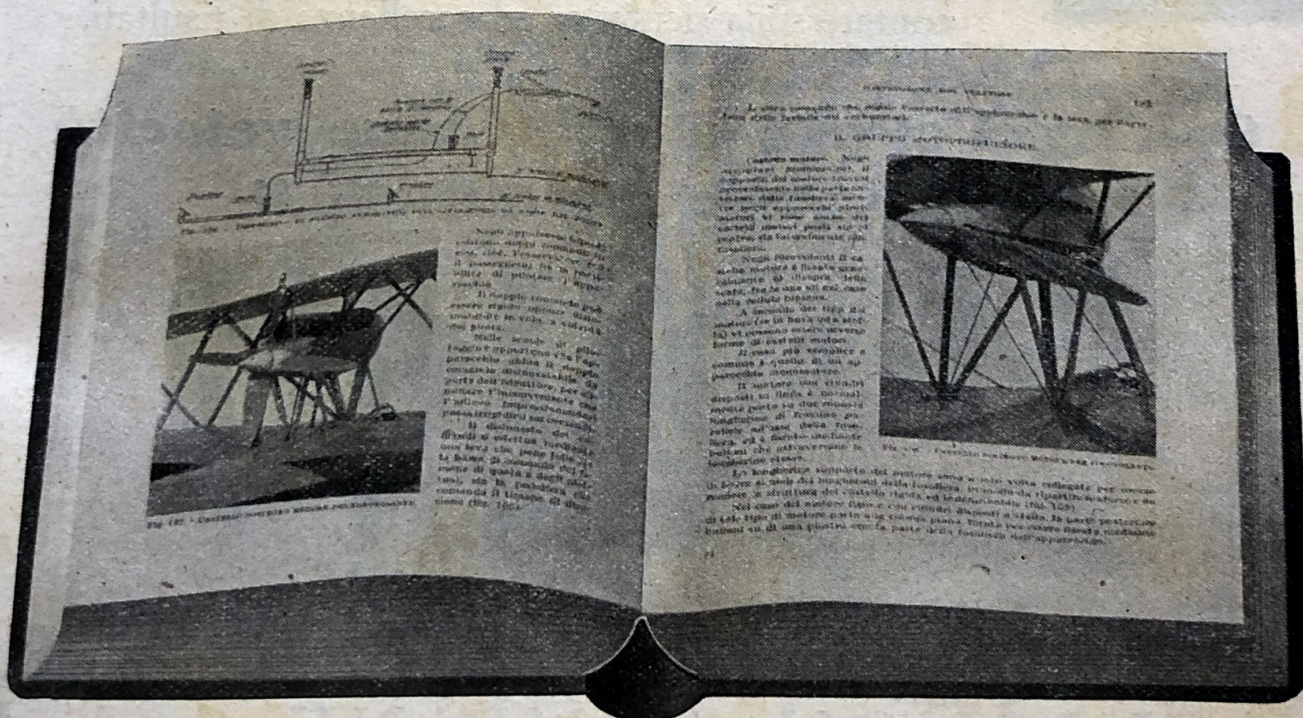
del T. C. I. e del R. Ae. C. I.

1932 - X

è uscito in questi giorni, per cura del Touring, in collaborazione col R. Aero Club d'Italia.

Il volume, elegantemente rilegato in tutta tela azzurra, consta di ben 1116 pagine con 583 illustrazioni. L'abbondante materia vi è distribuita in quattordici parti — ciascuna composta di più capitoli — riguardanti l'evoluzione storica e tecnica dell'aeronautica, la organizzazione aeronautica in Italia e nel mondo, l'aeronautica civile in Italia e nel mondo, l'industria aeronautica in Italia, l'aviazione sanitaria, la navigazione aerea, la legislazione aeronautica, le associazioni e i sodalizi aeronautici, le grandi imprese aeronautiche, le norme per la sicurezza aerea, l'aviazione nel futuro, la fotografia e la cartografia aerea, la radio applicata all'aeronautica. In appendice troviamo tabelle statistiche, tavole di ragguaglio, ecc.

L'*Annuario dell'Aeronautica* viene ceduto ai Soci del T. C. I. e del R. Ae. C. I. al prezzo di **L. 32** — alla sede del T. C. I.; di **L. 35** — franco di porto raccom. in **Italia** e **Colonie**; di **L. 40,50** all'Estero, pure franco di porto raccomandato.

Per richieste collettive di almeno 10 copie **L. 27** — per esemplare, più le spese di spedizione.

SAGGIO DI STAMPA E ILLUSTRAZIONI DELL'ANNUARIO DELL'AERONAUTICA.

La "GUIDA D'ITALIA„ del T. C. I.

A PAGAMENTO RATEALE

Nell'intento di facilitare al massimo grado l'acquisto, sia della collezione completa della guida per quei Soci che ne sono sprovvisti, sia della collezione dei volumi di nuova edizione per quelli che, possedendo già la collezione completa, la vogliono rinnovare con le edizioni più recenti, il Touring accorda il pagamento rateale.

La collezione dei sette volumi di edizione recente: *Roma e dintorni* (1931); *Napoli e dintorni* (1931); *Lombardia* (1930); *Piemonte* (1930); *Firenze, Siena, Perugia, Assisi* (1929); *Sardegna e Corsica* (1929); *Sicilia e Malta* (1928) viene ceduta in blocco al prezzo di L. 106, più L. 4 per spese di spedizione in Italia e Colonie. Essa **viene ora ceduta a rate** alle seguenti condizioni:

a) *ritirando i volumi* alla Sede del T. C. I., a Milano: **L. 108**, pagabili in **9 rate mensili di L. 12** ciascuna;

b) *volumi franchi di porto* in Italia e Colonie: **L. 120,** pagabili in **10 rate mensili di L. 12** ciascuna.

All'atto del versamento della 2ª rata viene consegnato o spedito un volume; al pagamento della 5ª, 7ª e 10ª rata, 2 volumi per volta. Il Socio può scegliere fra i volumi quelli che desidera che gli siano inviati prima; come pure può sostituire uno qualunque degli altri volumi della serie completa (per es. quello della Venezia Tridentina o della Campania, Basilicata, Calabria o dei Possedimenti e Colonie, ecc.) ad altrettanti dei sette volumi sopra indicati.

L'intera collezione della Guida d'Italia in 17 volumi è in vendita ai Soci a **L. 204, più L. 8** per spese di spedizione in Italia e Colonie. Essa **viene** pure **ceduta a pagamento rateale** alle seguenti condizioni:

a) *ritirando i volumi* alla Sede del T. C. I. in Milano: **L. 204,** pagabili in **12 rate mensili di L. 17** ciascuna;

b) *volumi franchi di porto* in Italia e Colonie: **L. 221,** pagabili in **12 rate mensili; 1ª rata di L. 23** e **11 rate di L. 18** ciascuna.

All'atto del versamento della 2ª rata saranno consegnati o spediti 2 volumi; al pagamento delle rate, 4ª, 6ª, 8ª, 10ª e 12ª, 3 volumi per volta, a scelta.

I Soci che possono produrre la garanzia d'una pubblica amministrazione civile o militare o d'una grande azienda ricevono sia l'intera collezione della Guida d'Italia (17 volumi: **L. 204,** pagabili in **12 rate mensili di L. 17;** spese di spedizione in assegno), **sia il gruppo delle nuove edizioni** (7 volumi: **L. 108,** pagabili in **9 rate mensili di L. 12** ciascuna; spese di spedizione in assegno) **fino dal primo versamento.**

IL TOURING NEL GOLFO DI NAPOLI

Grande Escursione Pasquale (22-28 marzo 1932-X).

Una Pasqua indimenticabile, tra bellezze di paesaggio, fulgori d'arte, vestigia di città morte, testimonianze di rinascita fascista: così fu annunciato il programma dell'Escursione pasquale del Touring nel Golfo di Napoli. Ora che la manifestazione ha avuto luogo, e ha fatto ritorno il treno speciale, che per molte ore fu per 433 Soci la confortevole casa dalle grandi vetrate aperte sui mutevoli e bellissimi panorami da Milano a Napoli, ora che le città e i paesi del settentrione, del centro e qualcuno persino del mezzogiorno d'Italia, hanno riaccolto i fortunati viaggiatori, è il palpitante ricordo dei giorni trascorsi tra gli incanti del Golfo di Napoli che si è impadronito del pensiero di tutti. Ricordi certo dei più cari e dei più appassionanti, perchè, indipendentemente da quella che è stata l'organizzazione dell'Escursione, curata dal Sodalizio in ogni particolare e con criteri speciali, adatti alle nuove circostanze ed al numero considerevole di aderenti, ogni istante riserbò agli escursionisti emozioni non facili a descriversi, e che certamente non allietarono soltanto gli occhi, ma conquistarono anche il loro cuore. Così, chi potè ascoltare le impressioni che si comunicavano gli Escursionisti alla fine di ciascuna giornata, ha notato che il calore col quale ognuno di essi si esprimeva, l'entusiasmo sincero e spontaneo che sgorgava dalle loro parole, aveva veramente qualcosa di così profondo e di così sentito, da ricreare tutta quella letteratura che è fiorita intorno agli incanti del Golfo partenopeo e che appare ancor oggi fresca e leggiadra come un tempo.

Una organizzazione così vasta e complessa come quella richiesta per una grande escursione svoltasi proprio nel periodo pasquale, in cui già la città di Napoli ha il suo grande annuale movimento turistico, e tutti i servizi sono in piena attività, non avrebbe certo avuto quella perfettà attuazione che ha avuto, se il Touring non avesse potuto ancora una volta, e se possibile, ancor più che per il passato, contare su degli appoggi e su delle collaborazioni con cui si volle dare ancora una dimostrazione di quale e di quanta simpatia sia circondato il Sodalizio italiano, e come questo omaggio sia stato gradito dai nostri fratelli del Mezzogiorno. Difficile, se non impossibile, è il ricordare qui tutti coloro che alla riuscita dell'Escursione offersero la loro attività nei modi più diversi; ne ricorderemo soltanto qualcuno, ma la nostra riconoscenza si estende anche agli altri, che non meno hanno giovato al buon successo della nostra manifestazione.

In primo luogo il Touring rivolge i propri vivissimi ringraziamenti a S. E. il Ministro delle Comunicazioni, l'Ammiraglio Costanzo Ciano, che concesse il treno rapido speciale, formato di nuovissime vetture di seconda classe, a condizioni eccezionali, e che concesse pure che all'Escursione partecipassero i Soci delle Provincie vicino a Milano, usufruendo della riduzione del 70 %. Sempre nei riguardi del servizio ferroviario, non possiamo a meno di ricordare il Gr. Uff. Giocondo Maccallini, Capo del Servizio Commerciale al Ministero delle Comunicazioni, il quale interessandosi personalmente dell'organizzazione ferroviaria dell'Escursione, impartì le disposizioni perchè il servizio si svolgesse con quella perfezione che fu ammirata da tutti.

L'Alto Commissario della Provincia di Napoli, S. E. il Senatore Michele Castelli, al quale in questi giorni è succeduto nell'alto ufficio S. E. l'On. Baratono, offrì gentilmente il suo autorevole e prezioso appoggio all'iniziativa, assicurando al Touring agevolazioni ed aiuti soprattutto di grande valore morale. A S. E. Castelli ed al suo degnissimo successore, che del primo continuò l'opera perchè la manifestazione avesse il migliore successo, vada tutta la riconoscenza della Presidenza del Touring. Questa rivolge pure il proprio pensiero di particolare riconoscenza: all'illustre Duca di Bovino, Giovanni de Riseis allora Podestà di Napoli, che accolse anche nelle magnifiche sale del Comune gli Escursionisti e porse loro il saluto della città di Napoli; e all'On. Maresca Duca di Serracapriola, allora Vice Podestà di Napoli e degnissimo Capo Console del Touring, che della parte pratica dell'organizzazione personalmente si occupò, ottimamente coadiuvato dal Cav. Dott. A. De Magistris, Capo dell'Ufficio Turistico del Comune.

Nè possiamo dimenticare il fattivo interessamento del Comm. Orefici, Presidente del Comitato Provinciale per il Turismo di Napoli.

All'A.S.M.E.T., Assoc. per lo sviluppo economico del Mezzogiorno e per il turismo, e per essa al suo illustre Presidente, On. Borriello e al suo Segretario, il Generale Susanna, che si prodigò in tutti i modi possibili per sol levare il Touring dalle molte difficoltà che presentò l'organizzazione dell'Escursione, rivolgiamo tutti i nostri ringraziamenti, non senza esprimere un vivo augurio per un sempre crescente sviluppo.

Ai Consoli del Touring di Napoli, Avv. Giovanni Di Francesco, Sig. Armando Ciollaro, Dott. Cav. Ludovico Florio, Avv. Luigi Porzio, Col. Comm. Alberto Vercillo, Cap. Gaetano Longobardi, che offersero la propria assistenza durante il soggiorno degli escursionisti, rivolgiamo il nostro pensiero riconoscente. Particolari sensi di grazie giungano al Dott. Alfonso Franciosi che diede intera e completa la sua preziosa collaborazione alla nostra Direzione.

Per l'escursione al Vesuvio, vada l'espressione della nostra riconoscenza al Direttore dell'Osservatore Vesuviano, Prof. Malladra che coi suoi egregi Funzionari e in primo luogo col Console Universitario del Touring, Prof. Francesco Signore, diede modo agli escursionisti di godere più intensamente la bellissima gita attraverso le illuminate e dotte spiegazioni che essi poterono avere.

Per la riuscitissima escursione a Pompei, come per tutte le visite artistiche che furono compiute, ricordiamo alla riconoscenza dei Soci il Sovraintendente alle Antichità della Campania Prof. A. Majuri; più particolarmente per gli Scavi di Pompei ricordiamo il Direttore, Dott. Matteo Della Corte, Console del T. C. I., che assicurò la gentile sua assistenza per l'organizzazione del servizio guide, coadiuvato dal Dott. Alfredo Orsini.

Per Capri, ricorderemo con l'illustre Podestà, Duca Dusmé, il quale offerse al Touring le maggiori agevolazioni, tutta la Direzione della Pro Loco, che trovò in giovani collaboratori le gentili guide che accompagnarono gli escursionisti nella visita; per Sorrento, con l'illustre Podestà, Comandante Giulio Merolla, che seppe approfittare in modo mirabile del brevissimo tempo dedicato alla visita della città, per permettere agli escursionisti di riportare della visita stessa il più entusiastico ricordo, ricordiamo tutte le altre Autorità che accompagnarono gentilmente gli escursionisti nella visita, ed i Consoli del Touring. Per le escursioni a Ravello e ad Amalfi, ricordiamo gli egregi Podestà ed i funzionari dei Comuni che con la loro dotta e appassionata parola diedero particolare rilievo alle bellezze artistiche e del paesaggio locale, suscitando in tutti la maggiore ammirazione. I Soci che parteciparono all'escursione a Caserta non potranno dimenticare facilmente quanto fu loro fatto ammirare dal Prof. Ciro Vaccaro, Console del T. C. I. e Presidente del Pro Turismo Campano, il quale, più che illustrare seppe dare vita con la sua facile ed eloquente parola, alle più belle pagine della gloriosa storia casertana. Nell'organizzazione pratica dell'escursione, egli ebbe nel Consultore Comunale signor D'Alessandro, un attivissimo collaboratore.

Al Comm. Franz De Luca, Segretario Amministrativo della Federazione Fascista, giungano i vivi ringraziamenti del Touring per quanto egli gentilmente accordò ai Soci per la visita alla Solfatara di Pozzuoli.

Un elogio ed un ringraziamento particolare sentiamo il dovere di rivolgere ai Capi Sezione, Rag. Mario Taccani, Rag. Giuseppe Fontanella, fratelli Silvio e Sergio Cosolo che assolsero con entusiasmo ed efficacia il delicato ed arduo compito loro affidato. Vogliamo anche ricordare i nomi dei Capi squadra: Sig. Gaetano Carati, Rag. Aurelio Gualtieri, Rag. Tullio Nichelatti, Avv. Lorenzo Gallo, Rag. Giovanni Sala, Ing. Camillo Zanini, Avv. Piero Catini, Rag. Mario Venuta, Ing. Augusto Dario, Avv Enrico Amero, Cav. Prof. Giulio Piombi, Dott. Matteo De Ferrari, Avv. Giovanni Silvetti, Avv. Guido Bisori. Tutti furono preziosi aiuti del Direttore Generale della Escursione, Rag. Ferrante Fantoni Modena, e trassero dalla sua perizia organizzatrice e dalla sua infaticabile abnegazione l'esempio e lo sprone.

Non possiamo a meno di chiudere questa breve rassegna, senza dire due parole dei servizî dei quali si valse la carovana, perchè anch'essi, svolgendosi ottimamente e con la piena soddisfazione di tutti, contribuirono ad assicurare il pieno successo alla manifestazione. In primo luogo rivolgiamo un sentitissimo ringraziamento all'Ufficio di Napoli della Compagnia Italiana Turismo e per esso all'egregio suo Direttore Rag. Enrico Linzi ed ai suoi attivi collaboratori che assumendo tutta l'organizzazione del servizio automobilistico, particolarmente difficile per ragioni di ambiente e per il periodo di grande affluenza turistica molto agevolarono la nostra Direzione.

Anche degli alberghi di Napoli, dove furono alloggiati gli escursionisti, e di quelli di Amalfi, di Capri, di Caserta, di Pompei, dell'Eremo del Vesuvio, non possiamo a meno di mettere in rilievo quanto essi fecero per dimostrare il più cordiale senso di ospitalità alla carovana. Ce ne fu uno, l'Albergo Victoria di Napoli, che usò tali cortesie agli Escursionisti, da ben meritarsi un particolare ringraziamento.

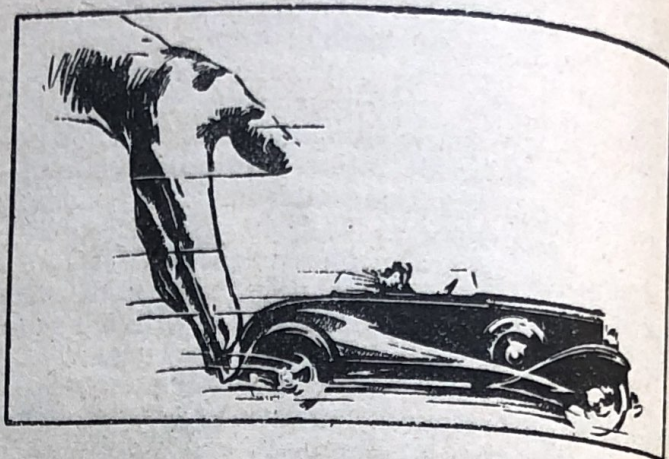
Perfetto fu il servizio di navigazione assunto dalla Società Partenopea per il trasporto degli escursionisti a Capri e a Sorrento, come perfetti furono quelli della funicolare e delle auto nell'Isola di Capri.

Degno di particolare elogio fu il non facile servizio svolto dalla Ferrovia e Funicolare vesuviana, alla Direzione della quale rivolgiamo anche il nostro ringraziamento per le agevolazioni accordateci.

I nostri escursionisti apprezzarono poi moltissimo il servizio veramente signorile, offerto dalla vettura-ristorante, che fu molto gentilmente accordata dalla Direzione della Compagnia dei Vagoni-Letto.

Per la collaborazione che anche in questa circostanza vollero offrirci alcuni nostri valorosi Consoli, ricorderemo quello di Bologna

la Propulsione

della vostra vettura
deve avvenire
regolarmente

e non a

Scatti!

Il vostro motore é fabbricato per funzionare regolarmente. Allorché si produce il fenomeno della detonazione il suo funzionamento cessa di essere normale.

Il vostro motore fatica. Un giorno, troppo stanco, non rendera più. Solo il carburante le cui proprietà antidetonanti gli permettono di accelerare senza picchiare, gli garantirà un funzionamento normale ed una difesa contro il logorio prematuro.

Il carburante ESSO soddisfa a tali condizioni e Vi consente delle riprese più decise, delle accelerazioni più rapide senza forzare il vostro motore. Il vostro piacere nel guidare sarà ancora maggiore. ESSO Vi evita il fastidio di sentire il vostro motore scoppiettare.

Impressione cosi sgradevole che Vi costringe a levare tosto il piede dall' acceleratore e a cambiare velocità.

I VANTAGGI DI ESSO SONO I SEGUENTI :

Elasticità maggiore
Ripresa più docile
Accelerazione più rapida
Meno frequenti cambiamenti di velocità
Minori depositi carboniosi

Il super carburante

N. P. Job 35

SOCIETA ITALO AMERICANA PEL PETROLIO, VIA ASSAROTTI, 40, GENOVA

signor Antonio Pezzoli, e quello di Roma signor Ettore Minicelli, che curarono l'organizzazione del servizio di distribuzione dei cestini da viaggio perchè anche esso si svolgesse con la desiderata regolarità.

Con un atto squisitamente gentile si conchiuse la bella escursione: tutti i partecipanti per dimostrare la propria riconoscenza e la propria soddisfazione per la perfetta riuscita dell'escursione vollero ricordare il Villaggio Alpino del Touring con una offerta spontanea. Furono così raccolte oltre duemila lire. E' con un ringraziamento quindi a tutti gli escursionisti per il loro nobile atto che chiudiamo queste note, ringraziamento che vogliamo rivolgere loro anche per la collaborazione che tutti indistintamente offersero per il buon successo dell'iniziativa con la disciplinatissima osservanza di tutte le disposizioni che furono emanate dalla Direzione dell'Escursione.

Il Concorso dell'Oggetto-Ricordo.

Nell'articolo di Elio Zorzi « L'oggetto-ricordo », pubblicato nel nostro numero precedente, era fatto cenno dell'azione esplicata, in perfetta concordanza di metodi e d'intenti, dall'Ente Nazionale per l'Artigianato e le Piccole Industrie, dall'Ente Nazionale Industrie Turistiche e dal Touring Club Italiano per migliorare, così dal punto di vista artistico, come da quello tecnico e commerciale, i tipi veramente tradizionali di oggetti-ricordo.

Diamo ora più precise notizie circa i Concorsi « Oggetto-Ricordo » indetti appunto dall'E. N. A. P. I., dall'E. N. I. T. e dal T. C. I., Concorsi che verranno tenuti a gruppi nei centri e nelle epoche meglio convenienti.

Un Concorso per Roma e il Lazio (Provincie di Roma, Frosinone, Rieti e Viterbo) avrà luogo in Roma dall'8 al 23 maggio 1932-X in occasione della Settimana della Meccanica Agraria. Possono prendervi parte artigiani, piccoli industriali ed artisti di nazionalità italiana, residenti nelle provincie del Lazio. Possono essere presentati sia gli « Oggetti-Ricordo » attualmente in commercio, purchè fabbricati in Italia, sia nuovi modelli creati per il Concorso, ma, comunque, gli oggetti dovranno essere ideati, eseguiti e presentati in corrispondenza ai seguenti criteri: stretta attinenza alle tradizioni ed ai caratteri dell'arte, del paesaggio, della storia e del folclore della località di produzione e di smercio dell'oggetto; aderenza agli elementi turistici locali e corrispondenza ai gusti e ai bisogni delle categorie di visitatori che costituiscono la normale clientela del luogo; utilizzazione di materie prime e di lavorazioni tipiche locali; praticità dell'oggetto, prezzo modico, possibilità di riproduzione in serie numerose.

Ogni concorrente avrà facoltà di partecipare al Concorso con uno o più pezzi non escludendosi il conseguimento di più premi da parte del medesimo concorrente.

Dovranno essere presentati al Concorso oggetti finiti e pronti per la vendita e non disegni o modelli.

Sono assegnati per il Concorso i seguenti premi: 4 premi da L. 500 e diploma; 4 da L. 300, id.; 8 da L. 100, id.

La Giuria nell'assegnazione dei premi terrà conto della originalità e della bellezza artistica degli oggetti e darà anche grande importanza al grado di finitezza dell'esecuzione, alla nobiltà della materia prima in relazione al prezzo, ed alla corrispondenza pratica dell'oggetto allo scopo al quale è destinato.

Gli oggetti presentati al Concorso dovranno pervenire a Roma presso l'Ente Nazionale Artigianato e Piccole Industrie entro il 5 maggio 1932-X. La spedizione dovrà essere effettuata in porto franco all'indirizzo seguente: Ente Nazionale per l'Artigianato e le Piccole Industrie – Concorso « Oggetto-Ricordo » – Piazza Venezia, 11, Roma.

Alla chiusura della Fiera gli oggetti saranno rispediti ai proprietari a cura e spese degli Enti promotori, all'indirizzo indicato sulla scheda. Dietro autorizzazione scritta degli interessati gli oggetti esposti e le loro riproduzioni potranno essere messi in vendita al pubblico a cura degli Enti promotori i quali tratterranno sull'importo delle vendite una percentuale del 10 per cento da calcolarsi sul prezzo indicato nella scheda di notifica. Il ricavato sarà erogato ai fini del concorso. Potranno pertanto essere spediti a Roma anche più pezzi dello stesso oggetto.

Il giudizio insindacabile ed inappellabile sugli oggetti, presentati al Concorso sarà deferito ad una Giuria composta dai rappresentanti di ciascuno degli Enti promotori e presieduta dal Presidente dell'Ente Nazionale per l'Artigianato e le Piccole Industrie, On. Prof. Vincenzo Buronzo. Il verdetto della Giuria sarà emesso non oltre il 15 maggio 1932 e sarà reso pubblico a mezzo della stampa.

Abbiamo dato in riassunto le principali norme del Concorso. Gli interessati possono richiedere il bando — che verrà loro inviato gratuitamente — all'« Ente Nazionale per l'Artigianato e le Piccole Industrie », Piazza Venezia, 11, Roma.

Proposte e voti riguardanti le comunicazioni.

Quei Soci che avessero proposte e voti intesi al miglioramento delle comunicazioni ferroviarie, tramviarie e di navigazione lacuale, specialmente per quanto concerne la velocità commerciale, le fermate, le coincidenze e i comporti tra le varie linee, possono comunicarli per esteso alla nostra Direzione, che ben volentieri si incarica di presentare alle Conferenze Orarie Regionali, in apposito memoriale, quelle osservazioni che rivestano carattere di effettivo interesse. Si raccomanda poi vivamente ai Soci di voler documentare e specificare le loro richieste e proposte, tenendo per base gli orari (estivo o invernale) in vigore.

Ancora della bandiera sugli autoscafi dei Soci.

Demmo notizia nel nostro numero precedente della disposizione del Ministero della Marina autorizzante i Soci del T. C. I. a inal-

berare la bandiera da guerra sugli autoscafi di loro proprietà. A complemento di tale notizia, informiamo che quando tali autoscafi inalberano la bandiera da guerra, debbono contemporaneamente alzare a riva il guidone distintivo del Touring ed uniformarsi alle norme generali del regolamento di disciplina (art. 341, 343, 411, ecc.) di cui possono prendere visione presso le rispettive Capitanerie di Porto.

Si deve inoltre tener presente che la bandiera da guerra non può venir issata su tali unità quando siano date in noleggio a terze persone.

I premi alle migliori tesi di laurea in geografia.

Ha avuto luogo l'aggiudicazione di quattro premi di L. 500 ciascuno alle migliori tesi di laurea in geografia discusse nelle sessioni estiva ed autunnale del 1931, secondo il Concorso annunciato a suo tempo, dal Bollettino della R. Società Geografica Italiana. Erano stati presentati 8 lavori che la Commissione esaminatrice, presieduta da S. E. il Sen. Gen. Prof. Carlo Porro, ha riconosciuto tutti compilati con molto studio e diligenza, pur lamentando che nessuno di essi riguardasse una colonia o un paese estero avente relazione di speciale interesse con l'Italia.

I due premi istituiti dal Touring Club Italiano per una tesi di geografia fisica ed una di geografia antropica, sono stati assegnati rispettivamente al Dott. Marco Marchetti per la tesi «Contributo allo studio dei fenomeni carsici delle Alpi Apuane» e al Dott. Lamberto Pozzo-Balbi per la tesi «Cherso - Studio geografico di un'isola».

Il terzo premio, della Reale Società Geografica, è stato assegnato al Dott. Alberto Mori per la tesi «I laghi dell'Orbetellano e del Capalbiese»; il quarto premio, relativo alla storia della geografia, è stato diviso tra la Dott. Laura Mannoni per «La conoscenza geografica dell'Etiopia in Italia nei secoli XV e XVI» e la Dott. Maria Modigliani per «La conoscenza geografica che si aveva in Italia della Moscovia nei secoli XV e XVI».

Per i Soci che si recano alle Olimpiadi di Los Angeles.

La Navigazione Libera Triestina, che esercisce le linee celeri dall'Italia alla California, ha disposto uno speciale servizio da Genova a Los Angeles con continuazione per S. Francisco e Vancouver, in occasione delle gare olimpioniche che si svolgeranno a Los Angeles dal 30 luglio al 15 agosto p. v. La partenza avrà luogo col lussuoso piroscafo *California* il 27 giugno da Genova; l'arrivo a Los Angeles il 24 luglio. Per il viaggio di ritorno, partenza da Los Angeles il 16 agosto e arrivo a Genova il 15 settembre.

La Compagnia accorda per questo viaggio lo sconto del 2 % ai Soci del T. C. I. sul prezzo di crociera. Il risparmio che ne risulta va da L. 280 per la cabina di lusso a L. 140 per la classe turistica. Rivolgersi alla Navigazione Libera Triestina, Via Cadorna 11, Trieste, o alle sue Agenzie.

Come è nato il Tricolore?

Chi rifletta alla gloria solare del nostro vessillo può trovar strano che le sue origini siano oscure e controverse. Eppure è così. Chi lo vuol nato a Bologna nel 1749 per iniziativa di uno sventurato cospiratore, chi tira in ballo la massoneria di Cagliostro, chi, più a ragione, lo vede scaturire dalla fusione dei colori civici milanesi con quelli della milizia urbana. E non sono che alcune tra le tante tesi. La storia gloriosa e movimentata del *Tricolore italiano*, dalle origini al 1870, è brillantemente narrata e illustrata da A. BANDINI BUTI, sulla base della grande opera di Enrico Ghisi, nel fascicolo di maggio 1932 de «*Le Vie d'Italia e dell'America Latina*».

Nello stesso fascicolo G. ZIGNANI illustra la *rinascita dell'Albania* intrattenendosi su di un aspetto nuovo di essa: la preparazione sportiva e premilitare; G. SILVESTRI descrive le bellezze artistiche del *Duomo di Spoleto* e le relative opere di restauro; L. SANTORO ci intrattiene su *Anagni*, A. CINELLI su *Morrone del Sannio*. Questo per la parte italiana. In quella americana vediamo esaltato il contributo dato dagli Italiani alle opere dell'America Latina in vari campi: da quello artistico, come appare dagli articoli di A. MORENO, *Sculture italiane a Buenos Aires* e di P. G. JANSEN, *Il Capitol dell'Avana;* a quello agricolo e industriale di cui trattano più propriamente gli scritti di G. CAPRA, *Una esplorazione nel Chaco Italiano;* di U. DONNICI ROMEO, *Le risorse del Paraguay e le possibilità della nostra colonizzazione*, di O. CHIORINO; *Un cappellificio italiano nella Capitale del Chile*. Altri interessanti articoli sono: U. TEGANI, *Bariloche;* G. DUCCI, *Il Cambuci;* G. CAPRA, *Nuova via d'accesso alla Colombia;* E. CHIAPPE, *L'utilizzazione del lago di Maracaibo*. Chiude un nutrito notiziario di prevalente carattere commerciale ed economico.

L'abbonamento annuo a *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* costa: per i Soci del T.C.I., **L. 25,50** in Italia e Colonie, **L. 50,50** all'Estero; per i non Soci, rispettiv. **L. 30,50** e **L. 55,50.**

La mensa del Ministero dell'Aeronautica.

Velocità, e quindi utilizzazione del tempo, maggior rendimento e anticipata libertà sono gli elementi che hanno suggerito a S. E. Balbo di applicare al Ministero dell'Aeronautica l'orario unico di lavoro con un intervallo di mezz'ora durante il quale i circa 1200 present — compreso il Ministro — consumano una sufficiente e gustosa colazione in piedi, con le appendici della digestiva fumatina, dei quattro passi, e delle quattro chiacchere ricreative. Come è possibile ciò? Miracolo di organizzazione di cui si ha nozione esatta leggendo l'articolo pubblicato al riguardo da M. CARAMITTI nel numero di maggio de *L'Albergo in Italia*, il quale contiene varî altri articoli di interesse alberghiero e turistico. Tali sono: i *Bagni di Casciana*, di G. DE PASSERA; *Il Grand Hôtel di Venezia*, di G. SILVESTRI; *Le spiagge dell'Adriatico* (*Cupra Marittima*), di U. TEGANI; *Gli Alberghi di Catania*, di G. PAOLI. Una esauriente relazione pubblica B. SCOTTI sul recente Convegno degli Albergatori in Milano. Problemi di interesse alberghiero sono svolti nelle speciali rubriche: *l'Albergatore e la Legge, l'Igiene e l'Albergo, l'Albergatore e il Fisco*. Il bel fascicolo è ornato di numerose illustrazioni, fra le quali degna di nota per la sua originalità artistica e pratica, la riproduzione a doppia pagina della *Carta Gastronomica d'Italia*, edita dall'ENIT e disegnata dal pittore Umberto Zimelli.

L'abbonamento annuo a *L'Albergo in Italia* costa, per i Soci del T. C. I., sole **L. 10,50** (Estero **L. 20,50**).

Ribassi ai Soci del T. C. I.

Il Grand Hôtel di Carezza al Lago, posto, come è a tutti noto, sulla grande Strada delle Dolomiti. a 1670 sul livello del mare, ad un'ora di automobile da Bolzano, e in uno dei centri alpini più celebrati del mondo, ha deciso di accordare un ribasso ai Soci del T. C. I. e del C. A. I. nella misura del 10 % sui prezzi di alloggio e dei pasti e del 5 % sui prezzi di pensione normale. Sono esclusi dal ribasso i prezzi speciali di favore stabiliti dietro accordi presi fra il cliente e la Direzione dell'Albergo: come pure sono esclusi dal ribasso i prezzi delle bevande e tutti gli extra. Il ribasso sarà praticato dietro presentazione della tessera del Touring Club Italiano e del Club Alpino Italiano, in regola coi pagamenti dell'anno in corso.

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Il V Salone dell'Automobile a Milano.

Mentre questo fascicolo va in macchina — è noto che l'altissima tiratura ci impone un considerevole anticipo nelle operazioni di stampa sulla data di ciascun numero della Rivista — fervono le ultime opere per l'allestimento del V Salone Internazionale dell'Automobile nel grandioso Palazzo dello Sport di Milano. Benchè sappiamo che, allorquando i nostri lettori potranno leggerci, la stampa periodica e specializzata avrà dato loro ampia notizia dell'avvenimento, riconosciamo tuttavia che, per la sua speciale importanza, esso vuol essere ricordato anche da noi sulla base degli elementi che son potuti venire a nostra cognizione.

Va notato anzitutto che quest'anno il Salone dell'Automobile, pur conservandosi autonomo, resta aperto per tutto il periodo di durata della Fiera: dal 12 al 27 aprile. Ognun comprende l'importanza di questo provvedimento che viene a confermare il carattere commerciale della manifestazione e a porre l'automobile sullo stesso piano di valutazione e di agevolazione in cui sono poste le altre merci della grande rassegna milanese.

Nella zona centrale del vasto salone ellittico sono disposti, come sempre, gli stands delle Case fabbricanti di automobili e di carrozzerie, mentre nella zona periferica sono quelli delle Case fabbricanti di pneumatici, di accessori, e di parti staccate. Nel padiglione di destra e sotto le tettoie si trovano gli autoveicoli industriali, alcuni dei quali presentano interessanti esempi di applicazione italiana di mosori Diesel o semi-Diesel. Nel padiglione di sinistra è sistemata quest'anno una interessante mostra della Motonautica; mentre in un padiglione aggiunto, in prossimità dei veicoli industriali, è organizzata la mostra riguardante il Servizio dell'automobile, del quale si parlò ampiamente in questa stessa rubrica. Come già per il passato, nelle gallerie che girano attorno alla grande sala trovano sede varî *stands* di accessori, pezzi di ricambio, ecc. Daremo uno sguardo fugacissimo ai principali prodotti esposti dalle case nazionali, le più abbondantemente rappresentate, rilevando che, da quel che se ne sa all'atto in cui scriviamo, la nuova assise automobilistica italiana conferma l'alto grado di perfezionamento a cui è pervenuta la nostra tecnica automobilistica, che occupa, per tanti aspetti, un vero posto di avanguardia.

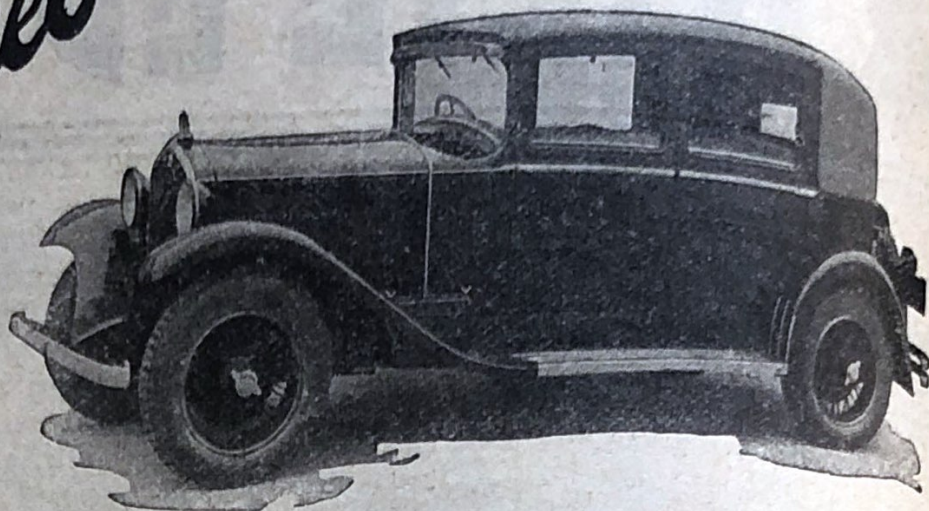
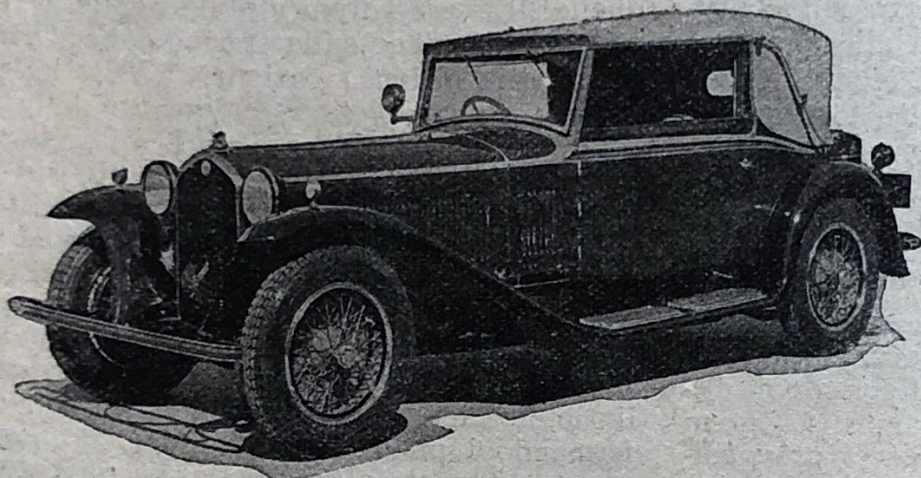
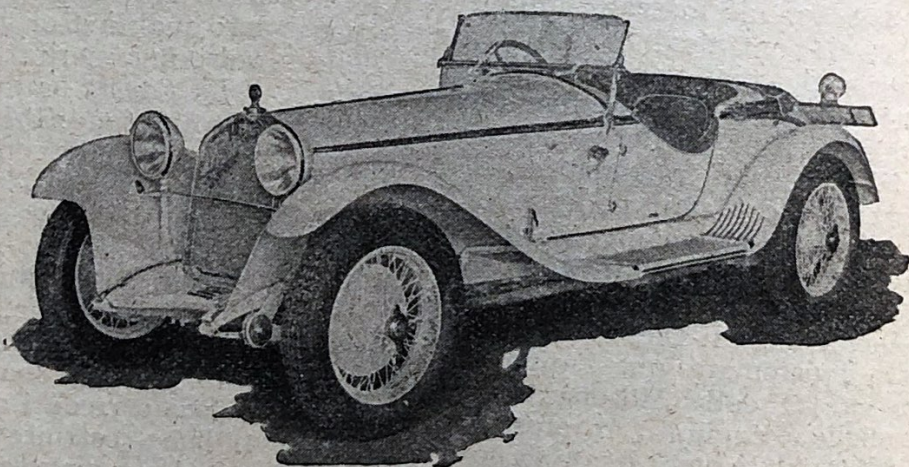
La novità più interessante e forse più attesa è la piccola *Fiat «508 Balilla»* di cui i nostri lettori hanno già avuto un brillante preannuncio nell'articolo «La vetturetta» di Gino Pestelli, nel numero di marzo de *Le Vie d'Italia*. La nuova piccola vettura ha motore a 4 cilindri di 995 cmc. di cilindrata con potenza effettiva di 20 HP alla velocità massima di rotazione di 3400 giri, e potenza fiscale, in Italia, di 12 HP. Tra le sue prerogative di vettura modernissima va notata quella di avere i freni idraulici sulle 4 ruote e il freno a mano sulla trasmissione. Oltre a questa sua ultima creazione, la *Fiat* ha presentato un completo assortimento della sua attuale produzione, nel quale è palese la tendenza di continuo perfezionamento, sia per quel che riguarda la parte meccanica, sia per la finitura e comodità della carrozzeria.

Anche la *Bianchi* ha presentato la sua interessante novità: il nuovissimo tipo *S 5-1500* a 4 cilindri, riduzione del più anziano modello 8 cilindri. Il nuovo modello, pur conservando il suo carattere di macchina utilitaria e riconfermando i pregi costruttivi del suo predecessore, presenta alcune delle più quotate innovazioni tecniche, come la terza silenziosa, le valvole in testa, il carburatore invertito, ecc. La stessa Casa ha presentato un cospicuo numero di quelle carrozzerie di serie che, per la loro qualità di eleganza e di comodità, le hanno valso una meritata fama.

La *Lancia* ha due modelli nuovi per il pubblico italiano: l'*Artena* a 4 cilindri e l'*Astura* a 8, entrambi con motore del solito tipo a V stretto, e dotati pur essi delle migliori innovazioni tecniche.

L'*Alfa Romeo* ha esposto i suoi rinomati modelli a sei cilindri 1750 cmc. e a otto cilindri 2336 cmc., così da turismo come da sport, gran sport e gran turismo, con compressore. Non son mancati modelli per il turismo veloce corredati delle speciali carrozzerie metalliche costruite dalla stessa Casa.

L'*Itala*, rinnovata nella sua compagine tecnica e amministrativa, presenta un nuovo modello *Itala 75* nei due tipi F e V, con motore a 6 cilindri di 2300 cmc., a valvole in testa, carrozzata a berlina 6 posti; macchina di tipo modernissimo che consentirà di raggiungere una velocità di 110 chilometri nel tipo F, di 120 nel tipo V.

Le Case *O. M.* e *Ansaldo*, congiunte amministrativamente, presentano i loro tipi classici trasformati e modificati col più scrupoloso accorgimento.

L'Isotta Fraschini, pur non avendo novità, ha confermato le sue grandi qualità specialmente col suo chassis 8 B, richiamando la speciale attenzione della clientela più facoltosa e raffinata.

Contrazione della produzione e dell'esportazione automobilistiche americane del 1931.

Secondo dati ufficiali definitivi la produzione automobilistica nord-americana è ammontata durante lo scorso anno ad un totale di 2.472.351 macchine, con una contrazione del 29,6 % rispetto quella di 3.510.178 unità avutasi nel 1930.

La ripartizione della produzione del 1931 risulta la seguente: autovetture 2.030.532, camions 435.784 e taxi 6035, contro 2.901.251, 599.991 e 8936 macchine, rispettivamente, costruite nel 1930.

La crisi che ha imperversato lo scorso anno in tutti i principali Paesi del mondo ha avuto dirette ripercussioni nell'esportazione automobilistica degli Stati Uniti, il cui valore è ammontato a 160,7 milioni di dollari, con una diminuzione di 138 milioni, ossia del 46 %, rispetto a quello toccato nel 1930.

La contrazione è stata generale in tutte le categorie dei prodotti dell'industria automobilistica, ma è stata particolarmente accentuata in quella delle autovetture.

Mentre nel 1929 l'esportazione rappresenta il 10 % circa della produzione nord-americana, tale percentuale è passata a 7,1 nel 1930 ed è scesa ulteriormente fino ad ammontare a solo il 5,4 % durante lo scorso anno, cifra che documenta gli immediati riflessi della diminuita capacità d'acquisto del mercato mondiale sull'esportazione americana.

Ecco i dati ripartiti tra automobili ed autoveicoli commerciali:

	1929	1930	1931
Produzione:			
Autovetture .. N.	4.587.400	2.784.745	1.973.090
Autocarri .... »	771.020	571.241	416.640
Totale.. N.	5.358.420	3.355.986	2.389.730
Esportazione:			
Autovetture .. N.	339.447	153.069	80.430
Autocarri .... »	196.760	84.512	47.927
Totale.. N.	536.207	237.581	128.357
Percentuale dell'esportazione sulla produzione:			
Autovetture .. N.	7,4	5,5	4,1
Autocarri .... »	25,5	14,8	11,5
Totale.. N.	10,0	7,1	5,4

Dalle statistiche ufficiali della Confederazione, le quali per altro non sempre indicano con esattezza il numero di autoveicoli assorbito da ciascun Paese, dato che non considerano la riesportazione, il Belgio figura al primo posto tra i mercati d'assorbimento. E' noto però che gran parte degli autoveicoli commerciali viene riesportata verso i Paesi vicini attraverso gli stabilimenti di montaggio di Anversa.

L'esportazione americana di automobili ha segnato durante lo scorso anno un aumento in numero nei due mercati seguenti: Unione Sud Africana e Giappone. A tale aumento si è contrapposta però una diminuzione in valore, abbastanza sensibile nel caso del primo Paese (da 5 milioni di dollari a 4,6 milioni) e assai modesta (35.000 dollari soltanto) pel secondo.

Le « Brigate della Strada » nella Svizzera.

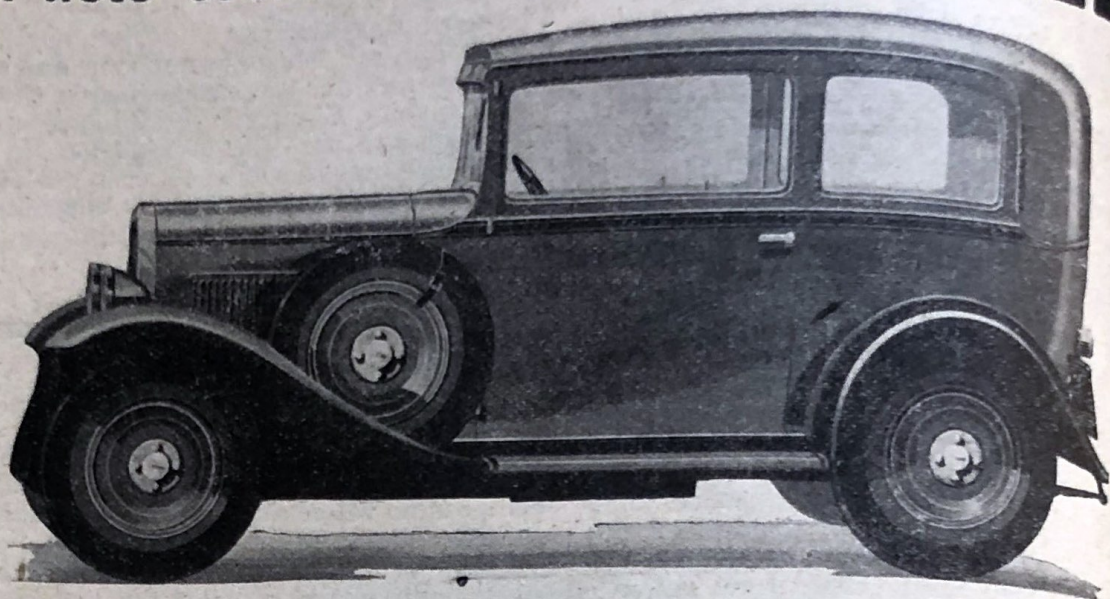
Il Consiglio di Stato del Canton di Vaud, ha creato delle « Brigate della Strada », con le seguenti attribuzioni: 1° educazione degli utenti della strada; 2° aiuto agli infortunati, 3° inchieste e constatazioni legali d'accidenti, che possano valere alle autorità giudiziarie incaricate di stabilire le responsabilità.

Ciascuna di queste « Brigate » si compone di tre unità: un'automobile e due motociclette, con tre agenti e un caporale come capo. L'ordine di circolazione prevede un motociclista cento metri avanti l'auto e il secondo motociclista cento metri addietro; nella notte sono stabiliti segnali ottici per mantenere l'unità della Brigata.

Il carico dell'automobile, comporta un materiale sanitario completo con relativo bendaggio, il cui uso è riservato però soltanto ai medici; v'è poi invece un materiale di primo soccorso per il caso di accidente e da applicarsi direttamente dai componenti la Brigata. L'automobile reca ancora un materiale per l'inchiesta (apparecchio fotografico con dispositivo per « prese » notturne), e infine delle bilance praticissime per il controllo del carico degli autocarri. Queste bilance, di costruzione americana, che non pesano che 17 chilogrammi, permettono di pesare un veicolo assale per assale, nello spazio di tre minuti e sono destinate a rendere un buon servizio per la protezione e la conservazione del fondo stradale, di cui impresari poco scrupolosi cagionano il logoramento con carichi eccessivi delle loro macchine. La cosa ha certamente un grande interesse per il Cantone di Vaud che possiede verso Ginevra quattro grandi vie di comunicazione sulle quali si registra il più forte « tonnellaggio rotante » della Svizzera.

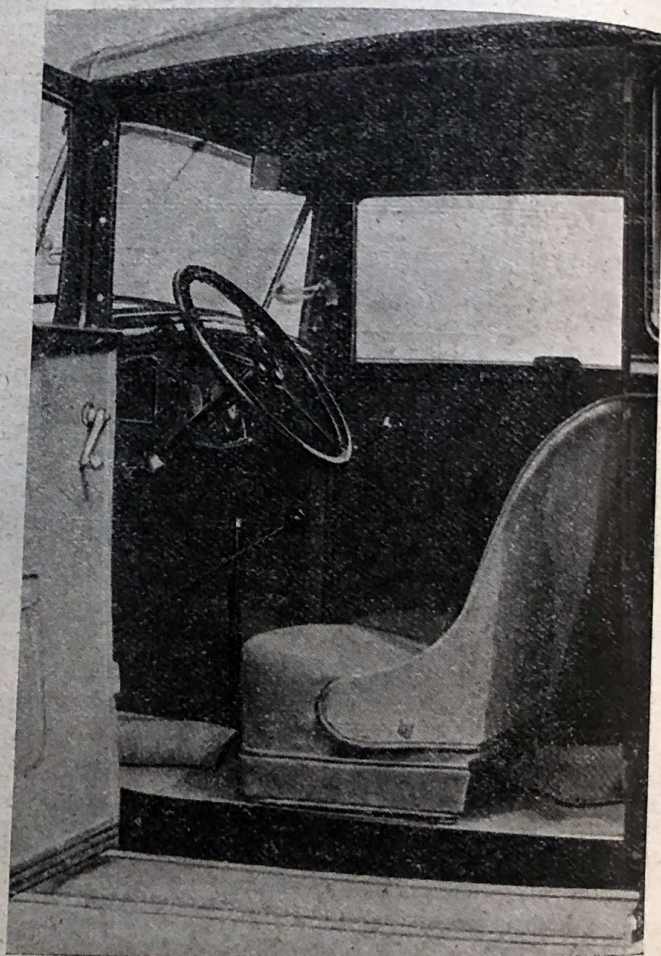
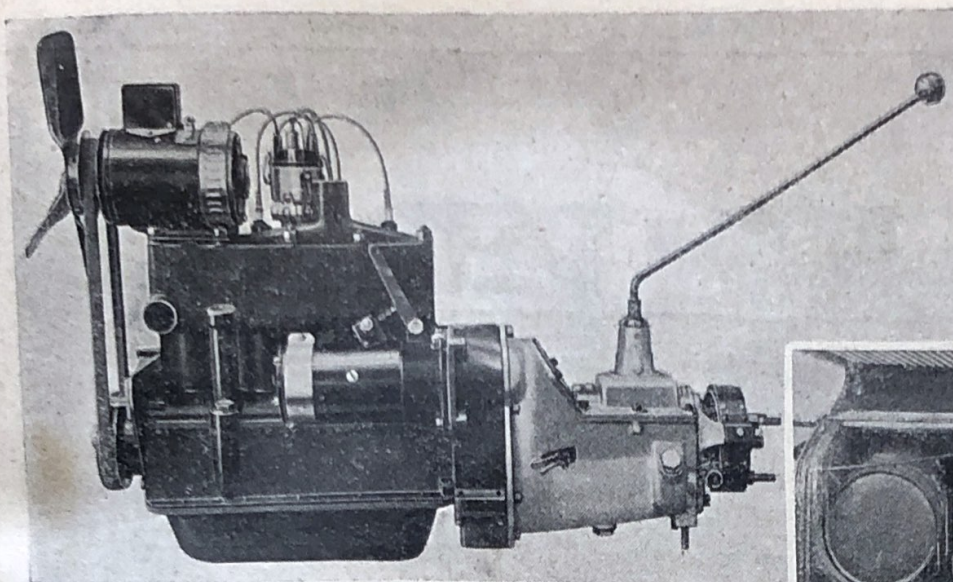
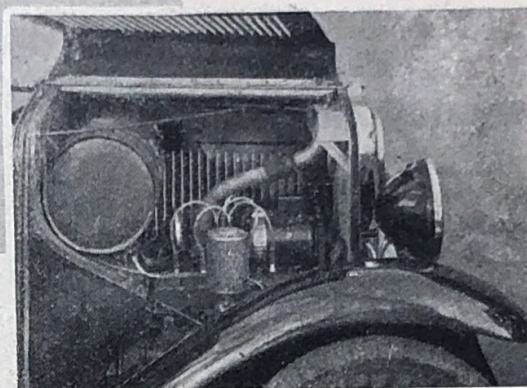
La circolazione automobilistica in Cecoslovacchia.

Secondo dati dell'Ufficio cecoslovacco di Statistica, il numero di autoveicoli in circolazione nella Repubblica nel febbraio 1932 ammontava a 116.726 unità contro 100.474 nel corrispondente mese del 1930, segnando quindi un aumento del 16 %. La ripartizione degli autoveicoli tra le varie categorie di macchine era la seguente: 51.878 autovetture e autobus, 22.511 autoveicoli commerciali, 6023 autoveicoli vari e 36.314 motociclette.

Un lieto evento nazionale: la BALILLA

La bella e comoda berlina 4 posti

La vettura auspicata e illustrata da *Le Vie d'Italia* nel fascicolo di Marzo, è un fatto compiuto: la FIAT « Balilla ». Essa ha costituito il grande avvenimento di questo Salone dell'Automobile alla Fiera di Milano, che sta per chiudere i suoi battenti dopo la sua trionfale quindicina.

Mai come ora era stato universalmente sentito il bisogno di un'automobile veramente alla portata di tutti, che costasse di meno, che consumasse di meno, che occupasse meno posto, che fosse più facile da condurre e più agevole da mantenere delle molte belle vetture italiane di vecchio e di nuovo tipo, pur essendo capace di un analogo servizio, di una confrontabile velocità e brillantezza di marcia, di uno stesso *comfort* e possibilmente di una durata in efficienza ancor maggiore.

E la « Balilla », rivelatasi al Salone di Milano come la più moderna, la più geniale realizzazione della vettura utilitaria ideale, come la massima novità automobilistica nell'anno X, non ha certo tradito la giusta aspettativa degli italiani, che nell'attuale periodo di economia difficile e di universale crisi guardavano fiduciosamente alla Fiat, la sola che potesse risolvere l'arduo problema dell'automobile per tutti. Commercianti e industriali, esercenti ed impiegati, medici, ragionieri, avvocati, geometri, impresari, periti, ecclesiastici; giovani sportivi e maturi possidenti di campagna, signorine e mammine, tutti hanno riconosciuto nella nuova Fiat che nasce co[n il] nome fatidico delle nuova giovinezza italica la loro vettura, la tanto invocata automobile finalmente accessibile nel prezzo, nell'uso, nella manutenzione. Non giocattolo dalla vita effimera e dalle limitate possibilità, ma vera,

completa, superba automobile, fatta per durare e per servire: la «Balilla» è apparsa tale da accontentare ogni più disparata e più severa esigenza.

DESCRIZIONE DELLO CHASSIS:

Motore: 4 cilindri, 65 × 75 - monoblocco a valvole laterali. Cilindrata: 995 cm.³ Potenza effettiva: 20 Cav. a 3400 giri. Montaggio su gomma in 4 punti per eliminare le vibrazioni. Testata facilmente smontabile per la pulizia. Albero motore su 3 supporti. Distribuzione silenziosa con comando a catena. Lubrificazione forzata. Accensione a batteria con anticipo automatico. Carburatore con economizzatore e dispositivo automatico per l'immediato avviamento. Filtro aria. Filtro benzina. Serbatoio capace di 27 litri di benzina di cui 4 in riserva.

Frizione: monodisco a secco.

Cambio a 3 velocità e retromarcia con comando a leva centrale.

Ponte posteriore: con coppia conica silenziosa e differenziale ad ingranaggi conici.

Assale anteriore: in acciaio stampato con tirante trasversale regolabile.

Guida: vite e ruota con vite su cuscinetti a rulli.

Freni idraulici alle 4 ruote con comando a pedale. Freno supplementare sulla trasmissione con leva a mano.

Ruote: a disco.

Gomme: a bassa pressione 4,00 - 17.

Telaio: in lamiera stampata con grande crociera di irrigidimento.

Sospensione: con 4 balestre intiere. Ammortizzatori idraulici.

Passo: 2250 mm.

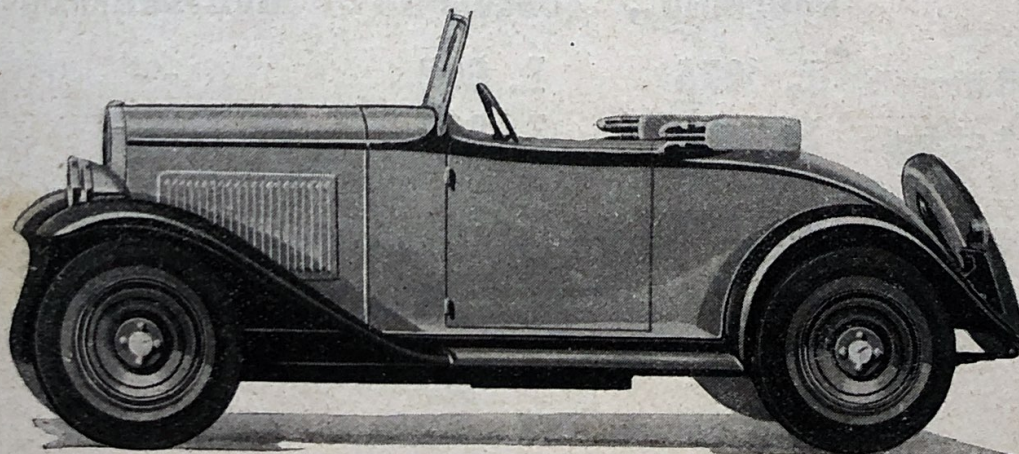
Carreggiata: 1200 mm.

Impianto elettrico ed accessori: Dinamo. Batteria. Motorino avviamento. Fari a 3 luci. Avvisatore. Fanalino targa. Quadretto illuminato dall'interno. Contachilometri. Manometro olio. Comando dell'avvisatore sul volante.

Spider (2 posti) . . . . L. 9.900

Berlina (4 posti) . . . . L. 10.800

5 ruote gommate: pneumatici Pirelli - Accessori d'uso - Prezzi franco Filiali Fiat Italia.

La BALILLA potrà essere acquistata anche a rate mensili.

Lo Spider FIAT «Balilla» (2 posti)

TURISMO

Lusinghiere constatazioni per il movimento turistico in Libia.

Durante il 1931, rileva l'Agenzia *Le Colonie*, l'organizzazione turistica tripolitana ha avuto un grande incremento. Infatti i maggiori centri della regione — Garian, Misurata, Zliten, Zuara, Homs, Jefren e Gadámes — sono stati forniti di ottimi alberghi in cui il turista può trovare le comodità più moderne. Per dar modo ai turisti di trovare nelle più lontane località della Colonia comodi alloggi, sono stati adeguatamente attrezzati alberghi a Hon, Sebha, Murzuk e Brak, lungo l'itinerario delle grandi escursioni sahariane, organizzati dal Comitato per il grande turismo. Nonostante la crisi economica mondiale, che ha determinato altrove una contrazione nel movimento turistico, in Tripolitania si è constatato nel 1931 un notevole afflusso di forestieri.

Da una statistica del movimento dei passeggeri giunti e partiti via mare e per il transito della Tunisia, risulta che nel 1931 sono arrivati in Tripolitania 7354 passeggeri, dei quali 5768 italiani e 1546 stranieri e ne sono partiti 7519, di cui 5912 italiani e 1607 stranieri. Dalla statistica del movimento alberghiero tripolino risulta che nello scorso anno sono giunti 3567 passeggeri, di cui 2629 italiani e 938 stranieri e ne sono partiti 3549, di cui 2618 italiani e 931 stranieri.

La pubblicazione dei prezzi degli alberghi, pensioni e locande.

E' stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* il R Decreto-Legge 21 febbraio 1932 che contiene disposizioni circa la pubblicazione dei prezzi degli alberghi, delle pensioni e delle locande.

E' fatto obbligo ai conduttori di alberghi, pensioni e locande di denunziare al Prefetto e al Commissario per il Turismo, entro il 15 ottobre di ogni anno, i prezzi, minimo e massimo, delle stanze, della pensione completa, dei pasti e i dati esatti sull'attrezzatura dell'esercizio. Si possono denunziare due serie di prezzi, da applicarsi in due determinati periodi dell'anno; ma non si dovranno esigere che i prezzi stabiliti, salvo nuova denunzia da farsi entro il 30 marzo, con effetto dal 1° giugno successivo.

E' fatto obbligo poi ai conduttori di alberghi, pensioni e locande, di tenere esposto, in modo che sia visibile, l'elenco completo delle camere, del numero dei letti, e dei prezzi. Nel caso che si siano denunziate due serie di prezzi, si dovranno esporre due elenchi distinti, con l'indicazione dei rispettivi periodi di applicazione dei prezzi stessi.

Inoltre è fatto obbligo ai conduttori di consegnare al viaggiatore, all'atto dell'arrivo, un bollettino contenente il nome dell'albergo, il numero della camera assegnata, i prezzi giornalieri della camera e della pensione, l'indicazione che il viaggiatore sarà tenuto a pagare anche il diritto fisso per il servizio e l'imposta di cura o di soggiorno, e l'avvertenza che il diritto fisso sostituisce, in ogni caso, la mancia.

Il Commissariato per il Turismo procederà, a mezzo dell'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche e d'intesa con la Federazione Fascista Alberghi e Turismo, alla compilazione e pubblicazione di un Annuario ufficiale degli alberghi, che conterrà l'elenco dei prezzi denunziati a norma del presente Decreto, per gli esercizi ritenuti di interesse turistico.

Manifestazione dell'«Estate Veneziana 1932».

Venezia ha già concretato l'attraente programma della prossima stagione aprile-settembre.

Il 28 aprile si inaugurerà la Biennale Internazionale d'Arte. L'apertura della Mostra, di cui tutti conoscono l'eccezionale valore, sarà resa più solenne dal Congresso Internazionale Artistico, cui parteciperanno i rappresentanti dei maggiori Stati del mondo, e dall'inaugurazione del Museo Settecentesco di Palazzo Rezzonico.

Nel giugno si inaugurerà il grandioso Luna Park permanente al Lido. Con l'occasione si darà al Lido un Festival notturno con illuminazione alla veneziana dei principali viali, concerti musicali e corali.

Nel luglio, altre feste caratteristiche veneziane; fra queste la tradizionale « Veglia del Redentore », nel Canale della Giudecca, con spettacolo pirotecnico. Il mese di agosto vedrà poi numerose altre manifestazioni artistiche, folkloristiche e sportive; mentre nel settembre avrà luogo la classica « Regata storica Reale in Canal Grande ». Dopo un torneo internazionale di tennis ed uno di golf, ai quali è assicurata la partecipazione dei migliori campioni italiani ed esteri, Venezia chiuderà il ciclo delle manifestazioni per la sua « Estate 1932 » con la seconda edizione del « Grande Festival Internazionale di Musica », manifestazione di grande importanza che si rinnova ogni due anni e che può dirsi rassegna completa di arte musicale antica e moderna.

Come l'anno scorso saranno concesse notevoli riduzioni ferroviarie e facilitazioni di soggiorno, di cui daremo notizia.

Facilitazioni per la visita alle Grotte di Postumia. – L'affluenza di visitatori nel 1931.

Anche quest'anno le FF. SS. accordano ai visitatori delle Grotte di Postumia importanti riduzioni: dal 1° maggio al 5 agosto e dal 21 agosto al 30 settembre, riduzione del 30 % da tutte le stazioni del Regno; dal 6 al 15 maggio, per i festeggiamenti di Pentecoste, riduzione del 50 % da tutte le stazioni delle Tre Venezie; dal 6 al 20 agosto per i festeggiamenti di Ferragosto, riduzioni del 50 % da tutte le stazioni del Regno. I biglietti hanno validità di 6 giorni per le percorrenze fino a 600 km., di 11 giorni per percorrenze superiori, e dànno facoltà a due fermate intermedie nell'andata e due nel ritorno.

Apprendiamo inoltre che il Ristorante delle Grotte di Postumia, passato sotto nuova gestione, ha ridotto notevolmente i prezzi e che accorda ai Soci del Touring lo sconto del 10 % se in comitive superiori a 5 persone, e del 5 % se isolati.

Si conoscono ora i dati relativi al movimento turistico delle Grotte di Postumia nello scorso anno. Pur risentendo della crisi economica che travaglia il mondo, tuttavia nel 1931 le Grotte di Postumia, grazie alla loro ottima fama ed alla non meno ottima organizzazione, hanno potuto mantenersi ad un livello di molto superiore a quello raggiunto da altre organizzazioni turistiche, segnando, nei confronti del 1930, una diminuzione del solo 17,03 %.

Dalla statistica ufficiale dell'Azienda di Stato delle Grotte di Postumia, risulta una diminuzione del 2,78 % nei visitatori italiani rispetto all'anno precedente, e un aumento dei visitatori tedeschi.

Un posto di ristoro a Paestum.

L'aumentato interesse dei turisti per i nuovi scavi di Paestum ha creata la necessità della istituzione di un « posto di ristoro » nei pressi della zona monumentale. La Commissione Provinciale Archeologica ha acquistato all'uopo un fabbricato che, convenientemente trasformato, funzionerà, fra non molto, da posto di ristoro. Per accedervi è stata costruita una comoda strada, la quale porta alla zona monumentale e che in seguito, a cura della Commissione Archeologica e del Comune di Capaccio, verrà prolungata sino alla spiaggia.

La festa di maggio nelle « Grotte del Timavo » a S. Canziano.

La tradizionale festa di maggio nelle « Grotte del Timavo » a S. Canziano (20 km. da Trieste), assumerà certamente quest'anno un fasto speciale per l'illuminazione straordinaria e originale, fatta mediante migliaia di candele, fari ad acetilene, e riflettori che rischiareranno le sacre acque del Timavo scroscianti nei sotterranei abissi.

La Direzione delle Ferrovie dello Stato ha organizzato per quella giornata, delle gite popolari, da Padova, Venezia, Udine, Gorizia e Trieste, alla volta di Divaccia (che dista 2 km. dalle Grotte), e concederà la riduzione del 70 % a tutti i viaggiatori, provenienti entro un raggio di 100 km. da queste città, i quali vogliono approfittare d'uno dei treni popolari.

Nel pomeriggio i gitanti verranno trasportati a Trieste per dare loro agio di visitare la città.

Preziosi avvertimenti al turista per la tutela del bosco e del monte.

La primavera, che sospinge folle di turisti su per i monti, nel verde tenero dei prati e dei boschi, rende di particolare attualità la saggia circolare che il Segretario del Partito,

On. Starace, ha diretto ai segretari provinciali del Dopolavoro e ai delegati della Federazione dell'escursionismo allo scopo di dettare norme per la tutela e il miglioramento del bosco e del monte. Essa, fra l'altro dice:

« 1. — Non danneggiare in alcun modo le strade e i sentieri di montagna, nè improvvisarne senza razionale e logico criterio dei nuovi, che potrebbero facilmente trasformarsi in pericolose fosse e torrenti alle prime piogge o col disciogliersi delle nevi.

« 2. — Non gettare fiammiferi accesi o mozziconi di sigari e sigarette non bene spenti, allorquando si attraversano boschi o si sosta nei medesimi e nelle loro vicinanze.

« 3. — Se si ha bisogno di accendere fuochi, si raccolga la legna secca e non si taglino alberi vegeti; in caso di prolungato soggiorno per campeggi, ecc., farsi guidare per la fornitura della legna dalla Milizia forestale. Il fuoco deve essere sempre circoscritto da pietre o fossati di terra, e non deve essere abbandonato mai senza averlo prima sicuramente spento. L'inosservanza di queste elementari regole e di quelle indicate al N. 2 può dar luogo a incendi disastrosi che annullano il lavoro di rimboschimento già compiuto e obbligano a ricominciarlo da capo, attardando l'opera di restaurazione forestale.

« 4. — Nell'attraversare una zona seminata o piantata a boschi, aver cura di non calpestare o comunque danneggiare le giovani rinascenze.

« 5. — Nelle soste nei boschi, non scortecciare e non arrecare danni in nessun modo alle piante; non conficcare chiodi o piuoli negli alberi per trasformarli in attaccapanni o per appendervi altri oggetti.

« 6. — Dopo consumate le refezioni, non lasciare il bosco ingombro di carta e cestini, facile esca per gli incendi, nè di frantumi di vetri e di scatole di latta che possono ferire i viandanti, nonchè il bestiame che vi si reca a pascolare.

« Occorre, insomma, evitare tutto quanto contrasta con le buone ed elementari regole della tecnica e dell'educazione sia per le misure di cautela che richiedono i boschi, sia per un dovere verso la popolazione montana, fra la quale i gitanti e gli escursionisti devono lasciare l'impressione e il ricordo di buon cameratismo e di cordiale simpatia ».

Franchigia doganale per il materiale di propaganda turistica.

A partire dal 25 febbraio u. s. è entrato in vigore il R. D. Legge del 28 gennaio 1932, con cui, ritenuta la necessità urgente ed assoluta di provvedere alla concessione della franchigia doganale per il materiale di propaganda turistica, si dispone che all'articolo 9 delle disposizioni preliminari alla tariffa dei dazi

doganali approvati con R. D. Legge 9 giugno 1921, N. 806, successivamente modificato, è aggiunto il comma seguente:

17° Materiali di qualsiasi materia costituiti (carta, cartone, legno, latta, ecc.) e di qualsiasi forma (libri, opuscoli, cartoline, placche, cartelli, album, guide, oggetti vari di richiamo, illustrati o non, ecc.) destinati in maniera indubbia alla sola propaganda turistica, con leciti mezzi reclamistici, da distribuire gratuitamente nel Regno a cura di enti turistici ufficiali riconosciuti dallo Stato, e recanti la indicazione visibile dell'ente mittente, o che, pur appartenendo ad enti o società non riconosciuti dallo Stato, giungano nel Regno attraverso gli enti ufficiali.

Tale esenzione è naturalmente accordata a condizioni di reciprocità da parte degli altri Governi, per la importazione in franchigia nei rispettivi paesi dei materiali analoghi italiani. Il Ministro delle Finanze stabilirà di volta in volta se concorrano tutte le condizioni perchè i materiali di propaganda possano fruire della esenzione in parola.

Il Decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Cartelli di propaganda turistica nelle scuole.

Allo scopo di attirare maggiormente l'attenzione degli studenti delle scuole medie sulle bellezze naturali ed artistiche della nostra Patria, il Commissariato per il Turismo offre gratuitamente artistici cartelli di propaganda agli Istituti Medi che ne facciano richiesta per decorare le aule e i corridoi. S. E. il Ministro dell'Educazione Nazionale, riconoscendo la bontà e l'utilità dell'iniziativa, ha autorizzato i Presidi degli Istituti Medi di istruzione a fare tali richieste dirigendole direttamente alla Direzione Generale dell'ENIT in Via Marghera, 2, Roma, che invierà detti cartelli in franchigia.

La costituzione di un Consorzio per l'incremento turistico del Garda.

Quali siano le doti turistiche del Lago di Garda è noto a tutti, anche mercè una vastissima letteratura italiana e straniera d'ogni tempo, così com'è nota l'enorme importanza che esso riveste per lo sviluppo economico della regione circostante, in relazione appunto al movimento degli stranieri di cui è centro di attrazione.

A valorizzare ancor più questa ricchezza e ad organizzare coordinatamente tutte le iniziative inerenti, come a preparare un più degno soggiorno degli ospiti, si è costituito a Gardone Riviera, con la partecipazione degli enti turistici e degli esponenti dell'industria alberghiera del Lago, un Consorzio avente per scopo lo sviluppo dell'industria turistica e lo studio dei problemi ad essa attinenti. Tale

consorzio mira a svolgere la propria azione prevalentemente nel campo della propaganda collettiva ed a migliorare le condizioni del soggiorno dei forestieri sul Benaco.

A Presidente del Consorzio è stato eletto all'unanimità l'on. Italo Bonardi, di cui è ormai ben nota la vasta attività e la profonda competenza in materia turistica, anche nella sua particolare veste di parlamentare del turismo.

Il Consorzio del Garda si è già posto a contatto con i consorzi similari di Merano e delle Dolomiti e con Venezia per fare una concorde azione di propaganda turistica all'estero.

L'obbligo di denuncia delle scorte in danaro, da parte dei turisti che si recano in Germania e in Austria.

Per effetto di recenti disposizioni restrittive emanate dai Governi d'Austria e di Germania in materia di esportazione di divise straniere, si verifica sovente il caso che alle frontiere austriaca e tedesca i viaggiatori in uscita di qualunque nazionalità, subiscano il sequestro delle divise in loro possesso quando delle stesse non abbiano provveduto a fare denuncia al momento del loro ingresso nel territorio sia austriaco sia tedesco.

Ad evitare tale inconveniente, la Camera di Commercio italiana per la Germania, di Berlino, raccomanda ai viaggiatori italiani, che si recano temporaneamente in Austria o in Germania, di denunciare all'autorità di ambedue gli Stati l'esatto importo di divise in loro possesso, avvalendosi a tale scopo degli appositi formulari di denunzia che sono in distribuzione nelle vetture ferroviarie internazionali.

La stessa Camera di Commercio fa presente l'opportunità che il viaggiatore italiano, nel suo esclusivo interesse, si faccia parte diligente nell'osservanza di tale formalità, essendo stati numerosi i casi di sequestro di somme anche a carico di viaggiatori che, avendo omesso la necessaria dichiarazione, eccepivano a loro giustificazione la mancanza di una esplicita richiesta da parte delle autorità di frontiera austro-germaniche.

La precedenza all'italiano nelle liste d'albergo.

Il Commissario per il Turismo ha richiamato l'attenzione sul fatto che, negli alberghi, la lista delle consumazioni dei pasti è spesso redatta in lingua francese. La Federazione Nazionale Alberghi e Turismo confermando quanto altre volte è stato ricordato, ha invitato tutti gli albergatori a dare nelle liste delle vivande la precedenza alla lingua italiana, pur essendo consentito, accanto ad essa, l'uso di un'altra lingua parlata dagli stranieri che frequentano gli alberghi.

FERROVIE

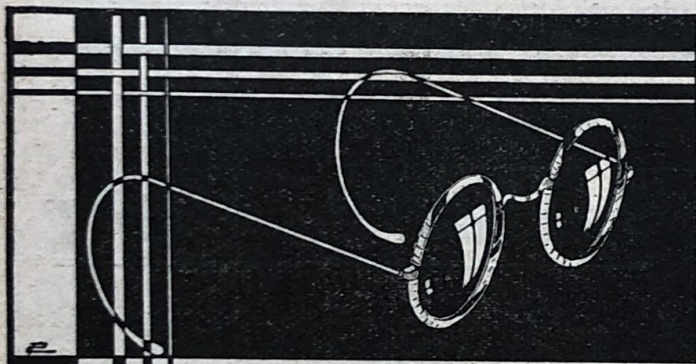
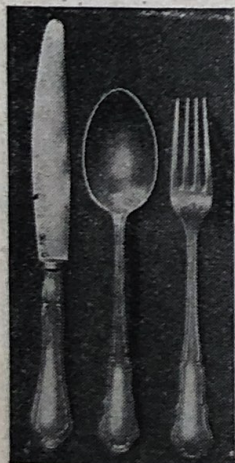
Movimento dei viaggiatori in Italia.

Nell'anno 1931 il movimento dei viaggiatori sulla rete statale è stato in complesso di 88.433.504 con una diminuzione di 16.447.337 in confronto del quantitativo dell'anno precedente, diminuzione che, espressa in percentuale, è del 15,68 %. Questa diminuzione non può considerarsi che come un riflesso della situazione generale economica.

I viaggiatori si sono distribuiti nelle differenti classi come segue: 1.707.342 in 1ª cl.; 9.011.005 in 2ª cl.; 77.715.157 in 3ª cl. Come si vede, la 3ª classe è in assoluta, schiacciante prevalenza. Possiamo anche aggiungere che rispetto al precedente anno vi è una tendenza alla diminuzione della 1ª classe e 2ª classe e un aumento per la 3ª classe: infatti, mentre per la 1ª cl. la percentuale dei viaggiatori è discesa da 2,09 a 1,93 e per la 2ª cl. è discesa da 10,46 a 10,19; per la 3ª cl. si è avuto un aumento da 87,45 ad 87,88. Vi è dunque tendenza verso il declassamento, tendenza già segnalata altra volta su questa Rivista, sia pure in modo generico. Ciò è dovuto, oltrechè alle condizioni economiche generali, al continuo miglioramento che si verifica nei mezzi di 3ª classe.

Il prodotto dei viaggiatori è stato nel 1931 di lire 1.246.183.673, in confronto di lire 1.441.213.656 del 1930, cioè con una perdita del 13,53 %.

La diminuzione di traffico che si è verificata sulla nostra grande rete ferroviaria di Stato, si verifica con intensità forse maggiore sulle reti ferroviarie di molte altre nazioni, ad esempio sulle ferrovie inglesi ed americane, che hanno subito perdite enormi.

Nuovi tipi di facilitazioni e nuovi tipi di biglietti sono stati escogitati in questi ultimi tempi per cercare di rialzare il traffico viaggiatori e da questi provvedimenti si sono anche ottenuti buoni risultati. I provvedimenti stessi erano necessari: qualcuno di essi è stato veramente geniale. come quello dei treni popolari. Le nuove facilitazioni e riduzioni applicate, per esempio, sulla nostra rete statale da un anno a questa parte rappresentano indubbiamente misure opportune per attenuare e contenere gli effetti della crisi e per incrementare i traffici là dove è possibile; però non si può pretendere che, di fronte alle condizioni di generale depressione economica, questi provvedimenti possano costituire il toccasana e tanto meno che possano costituirlo quegli altri che con molta facilità vengono spesso suggeriti dal pubblico il quale non

sempre si rende conto della particolare complessità del problema dei trasporti.

In condizioni favorevoli di economia generale una riforma nel senso di facilitare i viaggiatori, trova terreno fertile per uno sviluppo rapido di traffico, che compensa largamente, non solo le maggiori spese che si possono incontrare nell'esercizio, ma anche il minor introito per viaggiatore, per effetto della riduzione dei prezzi di trasporto; ma in condizioni difficili di economia generale bene spesso — lo si sa dalla esperienza — le facilitazioni e riduzioni si risolvono in minori introiti per le amministrazioni ferroviarie. Occorre aver la genialità, in momenti di crisi, di escogitare quelle forme di facilitazioni che, allettando il pubblico, possono portare ad una acquisizione di nuovi traffici o all'incremento di quelli esistenti e ciò non è sempre facile, nè sempre possibile.

Tengasi poi presente che anche per i trasporti esiste un costo e che al disotto di questo costo non si può discendere.

Le linee su cui è soppressa la Iª classe.

Nel nostro numero precedente, a pag. 92, di questa stessa rubrica, abbiamo dato notizia della soppressione della prima classe su alcune linee delle Ferrovie dello Stato. Siamo in grado ora di specificare le 44 linee su cui detta soppressione è avvenuta a cominciare dal 1º febbraio: Asti-Castagnole; Aulla-Equi Terme; Alessandria-Ovada; Busca-Dronero; Bricherasio-Barge; Ceva-Ormea; Casarsa-Portogruaro; Casarsa-Motta di Livenza; Conegliano-Montebelluna; Carrara A.-Carrara C.; Cerignola C.-Cerignola; Como-Lecco; Campiglia-Piombino; Chivasso-Asti; Castelnuovo G.-Lucca; Divaccia-Erpelle; Fabriano-Urbino; Foggia-Lucera; Foggia-Manfredonia; Gemona-Casarsa; Gorizia-Aidussina; Golfo Aranci-Terranuova; Legnago Poiana di G.; Lucca-Pontedera; Margherita di Savoia-Ofantino; Orte-Civitavecchia; Paratico-Palazzolo; Pinzano-Sacile; Pavia-Stradella; Palmanova-Pontile-Grado; Pisa-Cecina-Volterra; Pavia-Alessandria; Porto Torres-Sassari; Rovigno-Canfanaro; Rocchetta S. Antonio-Gioia del Colle; San Giuseppe-Altare; Seregno-Usmate-Bergamo; Sparanise-Gaeta; Tarvisio-Fusine L.; Torino-Chieri; Udine-San Giorgio di Nogaro; Velletri-Segni; Verona-Rovigo; Vercelli-Pavia.

Il Concorso nazionale per l'abbellimento delle stazioni ferroviarie.

Dalla relazione della Giuria del concorso nazionale per l'abbellimento delle stazioni e altri impianti ferroviari, svoltosi nel 1931, risulta che all'importante manifestazione hanno aderito 1292 capi-stazione. Il premio nazionale, costituito da un'artistica coppa, è stato aggiudicato alla stazione di Meina, sul Lago Maggiore, il cui abbellimento è tale che, anche per l'estensione della zona coltivata, il

viaggiatore ha l'impressione di percorrere un viale splendidamente fiorito.

I premi compartimentali, costituiti da targhe d'argento, sono stati assegnati alle seguenti stazioni: Ivrea, Meina, Castelfranco Veneto, Buttrio, Zoagli, Bologna, Porto Civitanova, Montecatini Terme, Roma Tiburtina, Pozzuoli Solfatara, Trani, Gioia Tauro, Siracusa e Macomer.

Il premio nazionale per la categoria impianti speciali, una grande targa d'argento, è stato assegnato al Deposito Locomotive di Firenze «Santa Maria Novella». E la relazione osserva che i parchi e i giardini di questo grandioso ambiente di lavoro sono degni delle migliori ville di Firenze.

Altre targhe d'argento sono state aggiudicate alle Officine di Roma Trastevere, alla Squadra di Rialzo di Genova Principe e alla Sottosezione elettrica di Ronco Scrivia. Infine sono stati assegnati 18 diplomi d'onore, 254 diplomi di medaglia d'oro, 573 diplomi di medaglia d'argento, 533 diplomi di medaglia di bronzo, con numerose gratificazioni in denaro, da lire 500, 250, 150 e 100. L'importo di tutti i premi ha raggiunto circa 100.000 lire.

L'elettrificazione della Napoli-Benevento.

Il 22 maggio, giusta le assicurazioni dei delegati ferroviari, avrà inizio la trazione elettrica sulla Benevento-Napoli. Essa comporterà una abbreviazione di 30 minuti del tempo occorrente attualmente nelle comunicazioni Napoli-Benevento; e, poichè altri 30 minuti erano stati già ottenuti con la elettrificazione della Foggia-Benevento, in sostanza sull'intero tratto Foggia-Napoli l'abbreviazione totale, ottenuta mercè la sostituzione della trazione elettrica a quella a vapore, sarà di un'ora.

I benefici derivanti dall'elettrificazione della Napoli-Benevento-Foggia si manifesteranno più cospicui e completi allorchè sarà possibile integrarli mediante l'estensione della trazione elettrica anche sul successivo tratto della direttissima, da Aversa a Roma.

Le riduzioni ferroviarie per i Corsi dell'Istituto Interuniversitario.

In occasione dei Corsi di Cultura e di lingua a Roma, a Ravenna, a Faenza, a Siena, a Firenze, a Venezia ed a Varese dell'Istituto Interuniversitario Italiano, è ammesso, a favore dei partecipanti stranieri, sia che provengano direttamente dall'estero, sia che già risiedano in Italia, e dei partecipanti italiani residenti all'estero, l'applicazione della tariffa ridotta del 30 %.

I partecipanti saranno muniti dal suddetto Istituto di un libretto (dal quale risulta la nazionalità dei partecipanti ai Corsi) contenente quattro scontrini dei quali il N. 1 utilizzabile

per l'andata alla sede del Corso, il N. 2 da questa ad una qualsiasi stazione, il N. 3 ed il N. 4 da una ad un'altra qualsiasi stazione.

Validità degli scontrini:

per *Roma:* « Corso Primaverile »: 1° scontrino dal 3 marzo al 28 aprile 1932; gli altri tre dal 3 aprile al 28 maggio 1932;

« Corso Estivo »: 1° scontrino dal 7 giugno al 31 agosto 1932; gli altri tre dal 7 luglio al 30 settembre 1932;

per *Ravenna:* 1° scontrino dal 1° aprile al 15 maggio 1932; gli altri tre dal 1° maggio al 15 giugno 1932;

per *Faenza:* 1° scontrino dal 26 maggio al 10 luglio 1932; gli altri tre dal 26 giugno al 10 agosto 1932;

per *Siena:* 1° scontrino dal 10 giugno al 28 agosto 1932; gli altri tre dal 10 luglio al 28 settembre 1932;

per *Firenze:* 1° scontrino dal 14 giugno al 27 agosto 1932; gli altri tre dal 14 luglio al 27 settembre 1932;

per *Venezia:* 1° scontrino dal 1° agosto al 30 settembre 1932; gli altri tre dal 1° settembre al 30 ottobre 1932;

per *Varese:* 1° scontrino dal 4 agosto al 22 settembre 1932; gli altri tre dal 4 settembre al 22 ottobre 1932.

Per i viaggiatori esperantisti.

Allo scopo di facilitare ai turisti esperantisti stranieri, che sempre più numerosi visitano il nostro Paese, la comprensione delle frasi più comuni e necessarie al viaggiatore, come richiesta di biglietti, percorrenza dei treni, deposito bagagli, ecc., è stato pubblicato a cura della Sezione Culturale del Dopolavoro Ferroviario di Torino, un frasario bilingue, esperanto-italiano.

Detto frasario può anche servire al ferroviere italiano per intendere e farsi intendere dai viaggiatori esperantisti stranieri.

Il Dopolavoro Ferroviario di Torino (Via Sacchi, 25 *bis*) invia, a richiesta, copia di tale pubblicazione.

I treni leggeri sulle Ferrovie dello Stato.

L'istituzione dei treni leggeri sulle FF. SS. per trasporto di viaggiatori è una grande e felice innovazione, per lo sveltimento che ne consegue l'esercizio ferroviario, il risparmio di spese e il vantaggio che ne ritrae il pubblico.

Essi hanno lo scopo di integrare l'attuale servizio dei treni viaggiatori ordinari a lungo percorso su d terminate linee e di sostituire del tutto il servizio attuale sulle linee a scarso traffico. Dato il loro peso limitato, questi treni di nuova istituzione possono raggiungere una velocità superiore a quella dei treni locali

ordinari e con soste brevissime nelle stazioni intermedie.

Di massima questi treni fanno servizio soltanto con una classe: in qualche caso con due, mai con tre. Sono liberati dall'inoltro dei bagagli e dei pacchi postali.

Il servizio dei treni leggeri è già stato attuato, in via di esperimento, sulle linee Bolzano-Verona, Acqui-S. Giuseppe, Alessandria-Acqui, Piacenza-Parma, Bologna-Ferrara, Lucca-Viareggio, Salerno-Mercato S. Severino. Il programma dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato è però molto vasto e coll'orario estivo è stata predisposta una larga estensione del provvedimento.

La riforma è completata da altri provvedimenti anch'essi già attuati in parte, consistenti egualmente nella istituzione di treni leggeri ma di tipo «merci» per il trasporto celere del collettame in servizio locale.

Sostituzione dei servizi ferroviari con servizi automobilistici.

Avevamo già parlato di questo argomento, illustrando in numeri precedenti della Rivista, il R. Decreto-Legge del 21 dicembre u. s., N. 1575. Il primo esperimento è in corso.

Sulle linee Giulianova-Teramo e S. Benedetto del Tronto-Ascoli Piceno il servizio ferroviario per trasporto di viaggiatori e di bagagli è cessato, per essere sostituito da un corrispondente servizio su strada ordinaria a mezzo di autobus. Il servizio automobilistico di nuova istituzione allaccia i medesimi centri già serviti dalla ferrovia, correndo parallelamente alla linea.

Il percorso automobilistico Giulianova-Teramo si effettua in 45 minuti, in confronto di ore 1,12 antecedentemente impiegate dalla ferrovia; il percorso automobilistico S. Benedetto del Tronto-Ascoli Piceno si effettua in ore 1, in confronto di ore 1,30 impiegate antecedentemente dalla ferrovia. Si realizza dunque un vantaggio sensibile di celerità. Il servizio automobilistico è combinato in modo che sono assicurate coincidenze a Giulianova e a S. Benedetto del Tronto con tutti i treni della linea principale aventi fermate nelle stazioni stesse.

Per questi percorsi automobilistici sono adibite moderne e comode carrozze. Vi è una classe unica. I prezzi corrispondono di massima a quelli ferroviari: non sono però accordate riduzioni speciali, nè ammessi biglietti gratuiti.

E' anche assicurato il servizio cumulativo, mediante rilascio di unico biglietto di viaggio, con le stazioni della rete ferroviaria e dalle medesime. Così pure è ammessa la registrazione diretta del bagaglio.

E' prevista la estensione del servizio da Teramo ad Aquila e Roma e da Ascoli Piceno

a Roma: in questo modo le percorrenze tra quei capiluogo di provincia e la capitale risulteranno sensibilmente raccorciate.

Questa sostituzione dei servizi automobilistici ai servizi ferroviari è parte di un programma di innovazioni e di modificazioni ardite, rese necessarie dalle nuove esigenze dei traffici.

Noi non escludiamo e del resto non lo escluderanno neppure i dirigenti delle nostra maggiore azienda ferroviaria, che in questi tentativi si possa riuscire anche soltanto in parte o che gli esperimenti debbano essere modificati nella loro applicazione. E' evidente però che dopo tante discussioni, dopo tanti pro e contro l'esercizio ferroviario, soltanto gli esperimenti potranno dire se ed in quanto queste sostituzioni possano essere giustificate.

E' facile dire che l'automobile soppianta la ferrovia: può e non può soppiantarla, può e non può essere conveniente, può e non può essere opportuno. Occorre considerare che connessi all'esercizio dei trasporti non vi sono soltanto interessi di carattere puramente commerciale, ma interessi sociali, militari e politici in genere.

A noi sembra che occorra, sia pure con prudenza, persistere negli esperimenti per poter poi dire con una certa sicurezza una parola decisiva.

Nuova galleria sulla linea del Gottardo

Il 9 febbraio c. a. è stata fatta brillare la mina che ha spezzato l'ultimo diaframma di roccia della nuova galleria del Monte Ceneri fra Giubiasco e Rivera nel Canton Ticino.

Al traforo della nuova galleria, che corre parallela alla vecchia e che è lunga 1675 metri hanno lavorato squadre di operai minatori italiani. Il traforo ebbe inizio nel mese di luglio del 1931 sui due versanti.

La galleria fa parte del programma dei lavori di costruzione del secondo binario fra Giubiasco e Lugano.

Nuova Stazione Internazionale al Brennero.

Verranno prossimamente iniziati i lavori per la costruzione della nuova stazione internazionale che deve sorgere al Brennero in base alla convenzione stipulata fra l'Italia e il Governo austriaco.

Da parte della Direzione delle Ferrovie austriache sono in corso i rilievi e le misurazioni al confine italo-austriaco. Dovendosi procedere ad opere di prosciugamento e di sistemazione di torrenti, i lavori dureranno presumibilmente due anni. La nuova stazione avrà ampi locali dove avranno luogo anche la visita doganale e il controllo dei passaporti. Le spese di costruzione della nuova stazione internazionale verranno ripartite fra l'Italia e l'Austria.

SPORT

I « Littoriali ».

Dall'uno all'otto corrente avrà luogo a Bologna l'adunata goliardica di tutta Italia. Il G. U. F. di Bologna ha compiuto il suo lavoro preparatorio per l'organizzazione dei « Littoriali » in modo tale da rispondere nel modo più degno alla fiducia in esso riposta dalle superiori Gerarchie.

La scelta di Bologna a sede dei « Littoriali » fu un omaggio e un doveroso riconoscimento ai titoli di benemerenza di S. E. Arpinati, il quale dotò Bologna di quel superbo monumento sportivo che è il Littoriale, con i suoi magnifici impianti accessori che consentono la pratica di quasi tutti gli sports, senza uscire dalla cerchia delle sue mura maestose. Da ciò derivava il dovere degli studenti e degli organizzatori bolognesi di dimostrarsi degni del nome che si intendeva di onorare, allestendo alla gioventù studiosa di tutta Italia una organizzazione modello, la quale testimoni della capacità dei goliardi anche nel campo pratico e delle loro attitudini per superare gli ostacoli inerenti alla mole del lavoro che è stato veramente ingente. Si trattava infatti di risolvere i problemi di ogni genere riguardanti il concentramento di circa 2000 studenti e nello stesso tempo di provvedere nel modo più degno per i Gerarchi, per i Rettorati delle ventisei Università italiane, per i rappresentanti delle Università estere, della stampa, ecc. Le gare goliardiche verteranno nei seguenti sports: atletica leggera, nuoto e palla a nuoto, scherma e tennis, palla ovale, palla a canestro, pugilato e tiro al volo.

Ginnastica.

La Coppa Federale Morgagni, disputatasi quest'anno per la prima volta, ha dimostrato attraverso i suoi risultati, tutta la sua utilità. Intitolata al nome di un giornalista sportivo che realmente sentiva lo sport in tutte le sue manifestazioni e che, prima di tragicamente sparire, tanto diede alla causa della educazione fisica, questa prova ottenne, appena bandita, i più completi consensi. La importante iniziativa di propaganda raccolse un vero successo e raggiunse lo scopo tecnico che gli organizzatori si erano prefissi: di creare cioè una nuova folta schiera di attrezzisti, appassionati del loro sport e dotati delle indispensabili qualità per divenire in un tempo non molto lontano veri campioni. Nel programma erano anche comprese alcune gare atletiche, le quali dovevano servire non sol-

tanto per completare il nuovo ginnasta, ma per offrire la prova più tangibile che la ginnastica come è intesa dagli attuali reggitori federali non è fine a se stessa, ma intende essere anche aiuto e collaborazione ad altri sports, come l'atletica leggera, l'atletica pesante, il nuoto e lo stesso calcio. Ma è indiscutibile che questa Coppa Federale Morgagni tendeva soprattutto a creare nuovi attrezzisti. Nella riunione tenutasi a Pasqua a Roma essi si sono rivelati in un numero assai rilevante. I nostri maggiori tecnici, come Braglia, Corrias, Boiti non nascosero il loro compiacimento nel constatare che presentemente non manca un materiale ottimo con il quale si potrà compiere quella selezione che sarà indispensabile per rifornire l'esigua schiera delle nostre vedette.

Atletica.

Negli scorsi mesi, che per la preparazione atletica si possono chiamare di vigilia olimpionica, presso tutte le nazioni che intendono intervenire a Los Angeles è stato un intenso lavoro caratterizzato dal continuo superamento di *records* nazionali, dall'assalto alle migliori prestazioni, dal tormento degli atleti per ottenere un rendimento progressivo.

La preparazione degli atleti migliori presso le nazioni più progredite si possono riassumere in questi due caposaldi: inizio anticipato del lavoro, perchè gli atleti dovranno essere in forma per il luglio; stimolo allo spirito di combattività dei campioni attraverso serrati confronti, abituandoli, nel corso di un limitato numero di gare, a raggiungere i massimi. Nessun allenatore delle nazioni più in vista ha consentito che gli atleti non si impegnassero a fondo nelle prove e che sfuggissero l'imprevisto delle gare, ritenendo un tal sistema assai dannoso. D'altra parte è parso inutile perder tempo prezioso nel tentativo di modificare lo stile dei campioni.

Per l'allenamento degli atleti sono stati adottati due sistemi. Il primo consiste nel lavoro affrettato contenuto in un breve periodo. I fautori di questo sistema ritengono che le energie degli atleti non vengono logorate. Il secondo prospetta un lavoro lento e progressivo, in modo da far trovare l'atleta in forma all'epoca voluta, senza scosse eccessive. Il secondo metodo appare il più razionale ed è stato attuato da quasi tutte le nazioni, compresa la nostra, che per la preparazione progressiva degli atleti ha studiato il suo piano fin dallo scorso anno e che ora lo sta svolgendo con metodo, con calma e con disciplina, requisiti sui quali poggia tutto lo sport fascista.

Calcio.

Nella partita della squadra nazionale contro l'Austria svoltasi a Vienna, i colori italiani non ebbero fortuna. Il Commissario Comm. Pozzo incontrò innumerevoli difficoltà, per poter allineare una squadra che affidasse di arginare la proclamata superiorità austriaca. Negli ultimi giorni, quando il suo lavoro di selezione poteva ritenersi concluso un malaugurato incidente a Schiavio scombussolò la prima linea e alla vigilia dell'incontro l'infermità di Bernardini tolse il perno della squadra e fu giocoforza ricorrere ad una formazione di fortuna. Malgrado ciò, gli undici animosi giovani sostennero una partita oltremodo coraggiosa, che si chiuse con la vittoria austriaca per 2 punti contro 1, punteggio che non rispecchiò affatto lo svolgimento del giuoco. Gli italiani avrebbero ben meritato di pareggiare e ciò è stato riconosciuto dai critici austriaci, i quali stamparono nei loro giornali frasi assai lusinghiere sulla nostra squadra e sul comportamento e sul rendimento dei nostri giocatori.

La potenza conquistata dal calcio nazionale non deve esser misurata soltanto su quanto è stato fatto dalla squadra A in campo internazionale. Il 20 marzo è stato eseguito il primo esperimento di mettere in campo quattro squadre contemporaneamente e di impegnarle in gare di responsabilità contro rappresentative straniere. Della nazionale A, abbiamo detto. Le altre squadre assolsero splendidamente il compito. La squadra nazionale B trionfò a Roma senza difficoltà dei calciatori bulgari, i quali erano preceduti

da una buona fama. I calciatori del Centro Sud raccolsero a Padova una vittoria convincente contro una formazione austriaca che parve dominata, benchè le voci da Vienna la dessero più solida e autentica rappresentante del miglior giuoco austriaco. I giuocatori lombardi (privi degli elementi migliori impegnati a Vienna) pareggiarono contro la vivace squadra della Germania del Sud. In questa ultima partita i colori nazionali non poterono brillare come a Roma e a Padova, perchè il giuoco dei nostri non superò mai il confronto con quello degli avversari. Ma se la vittoria a Milano è sfuggita resta però il fatto lusinghiero che in Italia si possono ormai allineare contemporaneamente squadre di calcio da opporre a formazioni straniere con la legittima convinzione di poter reggere vittoriosamente il confronto.

Il Campionato entra nella fase risolutiva. Malgrado sia spesso interrotto dagli avvenimenti internazionali, esso conserva intatte tutte le sue attrattive. A fine marzo dieci giornate restavano alla sua conclusione, ma Bologna e Juventus erano tuttora al comando rispettivamente con 38 e 35 punti. La prima sembrava intenzionata a non lasciarsi raggiungere dalla squadra campione della stagione scorsa, ma la Juventus dal canto suo non pareva volesse disarmare e si batteva con ardore leonino per colmare il distacco.

Ciclismo.

Il venticinquesimo anniversario della Milano-Sanremo ha offerto l'occasione ad una delle più interessanti edizioni della grande corsa italiana. La *Gazzetta dello Sport* volle fare una preparazione speciale, così che alla gara presero parte non soltanto tutte le squadre delle maggiori Case nazionali di biciclette, ma anche stranieri esponenti della industria francese. Fu tanto l'entusiasmo destato dalla gara che anche un anziano quale Gerbi — che alla prima Milano-Sanremo del 1907 era giunto terzo — volle ritentare a quarantasette anni la prova, giungendo onorevolmente al traguardo.

La grande aspettativa del pubblico non andò delusa, perchè i concorrenti vollero imprimere alla gara, fin dalla prime battute, un ritmo assai veloce, favoriti in ciò dalle buone strade asfaltate, che ormai non consentono più di poltrire, perchè vi è sempre qualcuno disposto a spingere a fondo e a gustare la ebbrezza di andar veloce, senza eccessiva fatica. La buona disposizione dei corridori e una giornata assai propizia giovarono alla gara che assunse un tono appassionante.

La gara fu vinta dal giovane Bovet che raggiunse Sanremo alla media di 34 km. 432. battendo da lontano il *record* della gara stabilito da Binda nel 1929. Ma più che in questa

media, che ha un valore piuttosto relativo, perchè le strade asfaltate possono consentire agevolmente le fortissime andature, il valore della stupefacente vittoria di Bovet è racchiuso nei tre minuti di vantaggio che seppe conquistare e conservare per tanti chilometri di gara, malgrado dietro a lui fossero campioni di altissima fama. Il corridore, che è stato in condizione di concepire una iniziativa così audace e di realizzarla, deve essere considerato un promettente campione, destinato a prove altrettanto lusinghiere. Si può ritenere che la vittoria nella Milano Sanremo sia per Alfredo Bovet l'inizio di una serie di grandi prestazioni: il giovane corridore di Castellanza si aggiungerà indubbiamente ai grandi ciclisti italiani, pronto a cogliere la successione degli assi.

Motociclismo.

Il Moto Club di Milano ha compiuto l'organizzazione del Gran Premio di Turismo di 24 ore che si disputerà nei giorni 7 e 8 maggio. Con l'edizione di quest'anno la gara compie il suo primo lustro di vita e viene a rivestire una maggior importanza per la sua designazione a disputa del 2° Gran Premio Turistico del Moto Club d'Italia. Senza dubbio la «24 Ore» deve la sua meritata fortuna alla formula adottata e perchè, pur essendo una competizione di regolarità, ha un fascino caratteristico, che la distingue da tutte le altre manifestazioni consimili. Ventiquattro ore di marcia, lungo strade aperte al traffico normale, dalle levigate strade della pianura ai più aspri valichi montani, rappresentano una eccezionale prova di resistenza degli uomini e delle macchine.

La severità della prova e il suo carattere di competizione industriale sono confermate dalle vicende delle ultime edizioni: il trofeo riservato alla Categoria 500 cc., ad esempio, in quattro edizioni è stato sempre vinto da marche diffe enti.

Partecipano alla prova motociclette e motocarrozzette di tutte le cilindrate divise in tre gruppi e in sette classi. Per le macchine del gruppo C (di maggior cilindrata) il percorso è il seguente: Milano-Brescia-Verona-Padova-Ferrara-Argenta-Cervia-Cesena-Imola-Passo del Giovo-Firenze-Pontedera-Pisa-La Spezia-Genova-Bobbio-Passo del Penice-Voghera-Pia enza-Milano km. 1135 circa. Per le macchine del gruppo B il percorso sarà il medesimo sino ad Argenta, da dove i concorrenti devieranno per raggiungere Imola e riprendere il percorso delle categorie superiori. Il chilometraggio risulta ridotto a km. 1063 circa. Per le macchine del gruppo A (motoleggere e motocarrozzette di piccola cilindrata) il percorso è ancora più abbreviato, perchè i concorrenti da Verona toccheranno Ferrara per Nogara e Poggio Rusco e da Argenta raggiungeranno Imola, passando per Lugo, km. 987 circa.

Le medie di marcia variano da un minimo di km. 38 a un massimo di km. 50, a seconda della cilindrata e della conformazione planimetrica ed altimetrica dei vari settori del percorso.

Motonauti[...]

Il Gruppo Motonautico della Lega Nav[...] di Milano organizzerà nel prossimo giugno [...] crociera fluviale Pavia-Venezia, la più lun[...] prova del mondo per fuoribordo e motosca[...] Sarà questa la quarta edizione di questa prov[...] che non solo ha sempre avuto vaste ripercu[...] sioni in campo sportivo e tecnico, ma che h[...] valso a tener desta l'attenzione del pubblic[...] italiano su una delle quistioni vitali del nostr[...] Paese, quale può considerarsi la navigabilità [...] del nostro massimo fiume. Il regolamento non [...] si differenzia nelle sue linee generali da quello [...] dello scorso anno. In esso sono previste le [...] seguenti categorie: racers senza limitazione, *racers* di litri 1 e mezzo ed idroscivolanti; *cruisers* delle classi di litri 1 e mezzo, 3 e 6; fuori bordo delle classi *B*, *C*, *D*, *E*, *F*,; fuoribordo da turismo delle classi 500 e 1000 cc. Il percorso di km. 414 non ha subito variazioni. Le partenze si inizieranno alle ore 6 del 12 giugno, a cominciare con i fuoribordo da turismo. Ultimi partiranno i racers, in modo che le imbarcazioni veloci rimonteranno sul percorso quelle meno potenti, consentendo con ciò un maggior interessamento alla gara da parte del pubblico.

POSTE E TELEGRAFI

Estensione del servizio dei telegrammi-treno.

Abbiamo già parlato altre volte, in questa rubrica, del servizio dei telegrammi-treno, dovuto alla iniziativa della Amministrazione italiana e adattato poi anche da altre amministrazioni. Il nostro viaggiatore può, rivolgendosi al personale del treno e pagando una certa tassa *à forfait*, redigere un telegramma e poi farlo trasmettere dalla prima stazione di fermata. Il servizio è limitato ai treni più importanti e su linee principali.

Finora i telegranmi in questione potevano trasmettersi soltanto per località interne italiane a datare dal 15 marzo scorso è stato disposto che i telegrammi possano essere destinati anche all'estero, in località dei seguenti Stati: Austria, Francia, Jugoslavia, Svizzera, Belgio, Cecoslovacchia, Germania, Lussemburgo, Ungheria, Inghilterra, Olanda, Polonia, Spagna. Anche per i telegrammi destinati all'estero è stabilito un prezzo *à forfait*: come per i telegrammi interni si pagano L. 4, per i telegrammi destinati all'estero si paga un prezzo *à forfait* di 13 o 16 o 20 lire, a secondo dello Stato cui sono destinati. Nel telegramma possono scriversi sino a 14 parole.

L'amministrazione ferroviaria non assume alcuna responsabilità speciale, tranne quella della consegna del telegramma all'ufficio di trasmissione telegrafico, che trovasi nella stazione di fermata.

Con questo provvedimento la nostra Amministrazione ferroviaria ha attuato, per

quanto la riguardava, il programma già raccomandato dell'Unione Internazionale delle Ferrovie in favore del sistema dei telegrammi-treno e della loro estensione in servizio internazionale.

La notizia sarà appresa certamente con compiacimento dagli uomini di affari, dai turisti e dai viaggiatori in genere. Con questa estensione del servizio dei telegrammi-treno si viene veramente incontro alle esigenze della vita moderna.

Nuove cartoline postali.

Sono state messe in circolazione delle nuove *cartoline postali di Stato* aventi le dimensioni di centimetri 15 per 10,5. La metà sinistra del *recto* di queste cartoline può essere utilizzata per scrivervi la corrispondenza.

Dimensioni massime dei campioni senza valore.

Allo scopo di stabilire per i *campioni senza valore* circolanti nell'interno del Regno, lo stesso trattamento di quello dei campioni senza valore scambiati con l'Estero, l'Amministrazione Postale — che in un precedente provvedimento aveva elevato il limite massimo di peso da gr. 350 a gr. 500 — ha ora stabilito che i campioni circolanti nel Regno non eccedano le dimensioni di cm. 45 per cm. 20 per cm. 10, e, se a forma di rotolo, quelle di cm. 45 di lunghezza per cm. 15 di diametro.

Le dimensioni finora in vigore erano di cm. 30 per 20 per 10 e se cilindrici di cm. 30 per 15.

Le tasse rimangono invariate.

Marconigrammi.

Per disposizione del Capo del Governo i *radiotelegrammi*, e cioè, i telegrammi scambiati a mezzo di onde elettromagnetiche fra *stazioni radiotelegrafiche terrestri* (costiere, o aeronautiche, interne o internazionali) e *mobili* (a bordo di navi o di aeronavi), assumono la denominazione di «*Marconigrammi*» in omaggio all'inventore del telegrafo senza fili.

Nelle relazioni con le stazioni radiotelegrafiche terrestri e mobili estere è mantenuta per ora la denominazione di *radiotelegrammi*.

Buste a riquadro trasparenti.

A coloro che usano queste buste per l'invio della propria corrispondenza, l'Amministrazione postale ricorda che esse sono ammesse purchè il riquadro trasparente sia disposto parallelamente alla maggiore dimensione della busta in maniera che l'indirizzo apparisca nello stesso senso e che l'applicazione del bollo a data non sia ostacolata.

Le lettere dirette all'estero, le cui buste non rispondono a detta condizione, non avranno corso e saranno restituite ai mittenti per la regolarizzazione.

Posta aerea.

A mezzo della linea aerea Londra-Sud Africa, transitante da Brindisi, si possono spedire dall'Italia corrispondenze ordinarie e raccomandate a destinazione dell'*Isola Maurizio*, della *Rhodesia* e dell'*Unione del Sud Africa*.

La sopratassa per il trasporto aereo, oltre alla francatura ordinaria delle corrispondenze, è, per ogni 20 gr. o frazione e per qualsiasi genere di corrispondenza, di L. 7 per l'Isola Maurizio, di L. 8 per la Rhodesia e di L. 10 per l'Unione del Sud Africa.

Un servizio postale aereo è stato istituito fra *Tripoli* e *Bengasi* e viceversa, in coincidenza colla linea aerea Roma-Siracusa-Tripoli.

Le sopratasse aeree per detto servizio sono le medesime di quelle in vigore per l'interno del Regno, e cioè di L. 0,50 per ogni 15 gr. per le lettere, le cartoline, ecc., e L. 0,80 per ogni 50 gr. per i manoscritti, le stampe e i campioni.

Libretti di francobolli.

Dal 1914 furono soppressi gli appositi Libretti contenenti francobolli da centesimi 15 (la francatura di una lettera ordinaria semplice allora costava L. 0,15) che lo Stato metteva in vendita per comodità degli utenti.

Nell'esprimere il desiderio che tale vendita sia ripristinata, si vorrebbe che eventualmente, come già in uso in alcuni Stati esteri, i Libretti — di piccolo formato — fossero costituiti da una copertina che racchiude e lega alcuni foglietti di francobolli, ma di diverso valore. Ogni foglietto dovrebbe essere formato da 10 o 15 francobolli di ugual valore e, per es., la 1ª pagina potrebbe contenere 10 francobolli da cent. 5; la 2ª, 10 da 10; la 3ª, 10 da 15; la 4ª, 10 da 20; la 5ª, 10 da 50, o di altro valore, in modo che l'utente possa aver a sua disposizione i francobolli per affrancare qualsiasi oggetto di corrispondenza postale.

Il Libretto potrebbe essere venduto per il costo complessivo dei francobolli contenuti (la spesa della copertina e della legatura potrebbe essere compensata dalla reclame pubblicata nelle 4 pagine della copertina) o con una lievissima sopratassa, ed in questo caso la copertina potrebbe portare stampate alcune delle più comuni ed utili disposizioni e tariffe del servizio postale.

Francobolli commemorativi per la posta aerea.

Con Regio Decreto è stata autorizzata l'emissione di speciali francobolli di posta aerea commemorativi del 25º anno di fondazione dell'Istituto Agricolo Coloniale Italiano da servire per la francatura delle corrispondenze aeree impiegate dagli uffici postali della Tripolitania e diretti ovunque.

La strada a mare Savona-Albissola.

Il 5 marzo u. s. è stata aperta in prova al transito degli autoveicoli e dei pedoni la nuova strada a mare Savona-Albissola, condotta a termine sotto la direzione dell'Azienda Autonoma Statale della Strada. La nuova arteria è costata circa dieci milioni di lire. Si sta procedendo ora ai lavori di asfaltatura e di bitumatura, dopo di che avrà luogo la inaugurazione definitiva.

Una nuova strada turistica dalla Val di Cusio al Mottarone.

Con l'intervento di S. E. Duceschi, Prefetto di Novara, del Gr. Uff. Rebucci in rappresentanza del Commissario del Turismo, del Segretario Federale Avv. Andreoletti, del Cav. Uff. Calori Presidente del Comitato turistico provinciale di Novara, dell'Ing. Bertarelli per il Touring, del Gr. Uff. Mercanti per l'Automobile Club di Milano, di numerose autorità e Podestà dei Comuni interessati, si è ufficialmente inaugurata la nuova stupenda strada panoramica che, partendo da Armeno, collega la Val di Cusio colla vetta del Mottarone, meravigliosa terrazza da cui lo sguardo abbraccia il solenne anfiteatro alpino dal Monviso all'Adamello e domina cinque laghi.

La nuova opera, di grande interesse turistico, è dovuta alla iniziativa del Comitato turistico di Novara.

Il completamento della strada Laveno-Luino.

Fra i lavori pubblici importanti, in corso di attuazione e che meritano particolare attenzione anche sotto l'aspetto turistico è da segnalare il completamento della strada Laveno-Luino, un'importante arteria turistica che costeggia le rive del Verbano e si snoda, passando in gallerie e su arditi viadotti, attraverso una zona pittoresca, offrente una successione di attraenti panorami. L'opera di completamento consiste nella costruzione dell'ultimo tronco che da Portovaltravaglia conduce a Luino e che importerà la spesa complessiva di 2.656.500 lire. Questo tronco è lungo quasi sette chilometri e comprende anche il getto d'un ponte sul fiume Tresa fra Germignaga e Luino. Alla costruzione del ponte e dei relativi accessi provvederà direttamente il comune di Luino. Le restanti opere (lire 1.684.000) saranno costruite dalla provincia per conto dell'apposito consorzio.

La spesa totale graverà per 1.076.880 lire sul bilancio dell'Amministrazione provinciale; il resto sarà finanziato dai Comuni consorziati Laveno, Castelveccana, Portovaltravaglia, Luino.

Una nuova strada d'interesse turistico nella zona del Verbano.

Si è costituito il Consorzio per la costruzione del tronco stradale tra Feriolo (Baveno) e Fondo Toce (Pallanza), che abbrevierà di otto chilometri la distanza tra Stresa, Baveno e Pallanza, e la cui costruzione era da tempo auspicata, nell'interesse del movimento turistico del Centro Lago. Si spera che la nuova arteria, destinata a collegare, attraverso il piano di Fondo Toce, la strada Nazionale del Sempione con la Nazionale per la Svizzera, possa essere aperta al traffico nella prossima estate.

Nuova strada dall'Abruzzo alle Puglie.

E' stato inaugurato il nuovo tratto della strada statale dell'Adriatico che collega San Salvo, in provincia di Chieti, attraverso il Molise, con Serracapriola, nella provincia di Foggia, con un minore percorso di 181 chilometri.

Il villaggio di Nuova Liternia, costruito come cantiere durante i lavori, sarà valorizzato mediante opere di trasformazione agricola.

Le condizioni della strada da Pieve Santo Stefano alla Verna.

Veniamo informati che la strada che congiunge Pieve Santo Stefano con la Verna, è ridotta nella quasi totalità dei suoi 13 chilometri di sviluppo, alle condizioni di poco più che una mulattiera con fondo cattivo, voltate strette e pendenze ripidissime, talvolta in curva. Segnaliamo la cosa specialmente ai Consoci automobilisti, i quali potrebbero trovare in alcuni tratti molto arduo il transito.

Una nuova strada dal Colle del Lautaret a quello del Galibier.

Questa strada, che sarà lunga 8 km. con un livelletta variante da 4 a 7,5 %, è attualmente in costruzione; ma col giungere dell'inverno i lavori che si compiono a più di 2000 metri di altezza, con potenti macchine di cui una escavatrice a cingoli, sono stati interrotti per l'abbondante caduta di nevi. Con la nuova strada la salita verrà ad essere molto meno ripida che con l'attuale strada del Galibier. Essa avrà otto metri di larghezza, di cui sette utilizzabili pienamente, con svolte « tipo Touring Club de France », aventi largo raggio visivo. La strada, una volta terminata, avrà richiesto lo spostamento di 210.000 metri cubi di terra e di roccia, e costerà 9 milioni di franchi francesi.

Al momento attuale, il tronco che parte dal Galibier verso il Lautaret è in via di ultimazione. Al fine d'attivare la costruzione di questa strada, che rivestirà una certa importanza anche dal punto di vista turistico, il Touring Club de France ha votato una sovvenzione molto importante e i poteri pubblici faranno il resto. Ma in ogni caso la fine dei lavori non può essere prevista prima del 1933, dato che in quelle elevate regioni non si può lavorare che per quattro mesi dell'anno, in media.

La strada automobilistica del Gioméin.

Una strada automobilistica che collegherà il fondovalle d'Aosta con il Gioméin è stata decisa e finanziata; se ne prevede l'apertura per l'estate 1933.

La nuova arteria stradale, che avrà uno sviluppo di 8400 metri e supererà un dislivello di circa 500 metri, partendo da Valtournanche passerà per il Gouffre des Busserailles e per le Baite Pesontzé — dove la vallata si allarga — quindi, tenendo sempre la sinistra idrografica del torrente Marmore, giungerà alla conca di Breil ed al Gioméin, toccando il celebre Santuario di Nôtre Dame de la Garde.

Sarà in tal modo reso accessibile alle automobili il Gioméin, donde si gode una ampia visione panoramica sul Cervino, la Dent d'Hérens, i Jumeaux, il Breithorn, ecc.

La strada alpina del Grossglockner.

Il Prof. Ing. Wallack, autore del progetto di costruzione della nuova strada alpina del Grossglockner, ha tenuto una interessante conferenza sullo stato dei lavori che, iniziati sin dal 1924, furono ripresi nell'estate dello scorso anno.

L'idea di una strada alpina attraverso il massiccio del Grossglockner non è nuova: già nell'antichità i Romani avevano collegato l'attuale Heiligenblut, a sud del gruppo predetto, con Ferleiten sul versante nord, ed i resti di tale strada sono ancor oggi visibili.

Speciale importanza acquista la nuova strada per il fatto che essa è l'unica che unisca due territori austriaci posti in prossimità del confine italiano, non esistendo altro passaggio tra nord e sud lungo la barriera alpina, su di una linea di 156 km. tra il passo del Brennero e la strada dei Tauri.

Mentre non è stato ancora definitivamente stabilito il tracciato fra Ferleiten e Kasereck, e precisamente fra la prima località ed il Rifugio del Grossglockner, il tratto tra Ferleiten ed Heiligenblut, che ora richiede un giro di circa 300 chilometri, sarà col nuovo tracciato ridotto di circa 32 km.

La strada del Grossglockner costituirà il più breve percorso fra Monaco, Berchtesgaden, Salisburgo, Bad Gastein, Zell am See e Kitzbühel al nord della catena alpina con Heiligenblut, i laghi della Carinzia, le Dolomiti e Venezia, al di qua delle Alpi. Sarà così possibile in un sol giorno raggiungere la Regina dell'Adriatico da Monaco.

L'importanza della nuova strada sarà grande, oltre che per il fatto ch'essa costituisce una nuova via di grande comunicazione,

anche perchè l'Austria prevede di poter con essa attirare sul suo territorio una corrente annuale di circa 120 mila escursionisti in transito. Inoltre si renderà possibile così far conoscere ad una moltitudine di turisti una pittoresca regione, sinora percorsa solo da pochi alpinisti privilegiati.

Il tracciato della strada sul versante nord si svolge in vista dell'imponente Wiesbachhorn sino al grandioso sbocco della valle di Ferleiten, ricca di ghiacciai e di cascate. Superata la catena dei Tauri a circa 2500 metri di altitudine, molte vette della quale sui 3000 metri attendono ancora il loro primo salitore, il turista raggiunge il limite di uno dei più grandi bacini glaciali delle Alpi orientali, dell'estensione di oltre 32 km. quadrati, il «Pasterze», dominato dalla mole, di 3798 metri di altitudine, del Grossglockner. Qui ha inizio la discesa sul versante sud della nuova strada, la quale, per l'idillico paesetto di Heiligenblut, prosegue attraverso la verde Carinzia.

La strada avrà una larghezza di metri 5,50, raggiungendo nelle curve, dagli 8 ai 10 metri; per ora sarà macadamizzata, in seguito si potrà provvedere ad altro sistema di protezione.

La pendenza media è inferiore al 10 %, la massima sarà circa del 12 %. La strada del Grossglockner sarà generalmente transitabile dai primi di giugno alla fine di ottobre di ciascun anno e sarà interamente aperta al traffico nell'estate del 1933: qualche tratto ne potrà essere già percorso durante il corrente anno.

Il costo dell'intera opera è preventivato in 12 milioni di scellini.

VARIE

Importanti indagini geodetiche nelle Grotte di Postumia.

L'Amministrazione delle Reali Grotte Demaniali di Postumia, oltre che la conservazione e lo sfruttamento turistico di una delle più interessanti formazioni naturali del nostro Paese, persegue anche fini scientifici come n'è prova il suo «Istituto Speleologico». Essa ha preso accordi con la Presidenza della R. Commissione Geodetica Italiana, e particolarmente col Gen. On. N. Vacchelli, direttore dell'Istituto Geografico Militare di Firenze e col Prof. E. Soler della R. Università di Padova, per attuare, in un braccio laterale delle Grotte, una delle indagini più delicate che oggi si abbia nel campo della geodesia e della geofisica: lo studio della deviazione che risente la direzione del filo a piombo in conseguenza della deformazione plastica che per effetto dell'attrazione lunare subisce la crosta solida della terra, ossia in altre parole lo studio delle maree della detta crosta, e quindi, conseguentemente anche lo studio della sua rigidità.

Si pensi che fino ad oggi vennero tentati esperimenti analoghi in Russia, in Germania e negli Stati Uniti d'America, ma che fu solo il Prof. Schweydar dell'Istituto Geodetico Prussiano di Potsdam, che riuscì a portare a termine una serie di misure attendibili servendosi di apparecchi da lui perfezionati, aventi una estrema sensibilità, i quali erano stati collocati in un braccio abbandonato della miniera di Freiberg in Sassonia a 190 metri di profondità, e tenuti in funzione dal dicembre 1910 al dicembre 1915.

Nessun altro, dopo quella data, compì delle esperienze in materia, e solo oggi l'Italia, seconda Nazione in tutto il mondo, si accinge a ripetere quelle esperienze.

Il direttore dell'Istituto Geodetico Prussiano Prof. Dott. Ernesto Kohlschuetter, con squisita cortesia ha messo a disposizione il costosissimo apparato originale usato dal Prof. Schweydar, perchè potesse venir accuratamente studiato da noi in Italia. Sotto la direzione del Prof. Carnera, direttore dell'Osservatorio Astronomico di Trieste, nell'officina meccanica dell'Istituto da lui diretto, venne costruito un nuovo apparato, dopo avervi apportato alcune modifiche e migliorie consigliate dall'esperienza, ottenendo così un enorme risparmio di denaro.

Si è quindi proceduto alla montatura degli strumenti in una delle gallerie del Tartaro, ove, lontani dal passaggio di ogni persona, lontani dagli strati influenzati dai raggi calorifici del sole, poggiati sulla roccia viva, ad un centinaio

e più di metri dalla superficie esterna, segnaleranno sulla carta fotografica sensibile le tenui, si potrebbe dire infinitesime, migrazioni quotidiane della verticale.

Così le Grotte di Postumia, note nel mondo dei turisti, stanno per diventare, mercè l'opera dei nostri scienziati e tecnici, anche un nuovo centro di indagini scientifiche, sul quale convergerà l'attenzione di numerosi studiosi di tutto il mondo.

Il mausoleo di Cadorna a Pallanza verrà inaugurato il 24 maggio.

I lavori per la costruzione del grandioso mausoleo ove verrà racchiusa la salma del Maresciallo Cadorna, a Pallanza, procedono con grande celerità. L'inaugurazione avrà luogo il 24 maggio prossimo.

Per la tutela di un paesaggio calabrese.

Il paesaggio che si gode da più punti del Monte S. Elia, in Comune di Palmi (Reggio Calabria) è uno dei più attraenti della Calabria per ampiezza di orizzonti e varietà di scene. In considerazione di ciò S. E. il Ministro dell'Educazione Nazionale, valendosi dell'art. 4 della legge 11 giugno 1922, N. 778, ha decretato, in data 30 settembre 1931, che in tutta la zona costituita dal Monte S. Elia e dai suoi dintorni non si possano erigere opere che ostruiscano o menomino in qualche modo le bellezze panoramiche che da quel luogo si godono. Nessuna costruzione si può eseguire nè modificare nella zona suddetta senza la preventiva autorizzazione della R. Soprintendenza alle Opere di Antichità e d'Arte per la Calabria e la Basilicata.

La Carta dell'Impero Romano.

L'Ufficio internazionale della Carta al milionesimo si è fatto iniziatore della compilazione di una Carta internazionale dell'Impero Romano proposta fin dal 1928, al Congresso geografico di Cambridge, dal Prof. Crawford.

Il Direttorio del Consiglio Nazionale delle Ricerche, decidendo di collaborare alacremente alla preparazione e alla pubblicazione della carta, ha disposto di agevolare i contatti iniziali fra gli stabilimenti cartografici e gli archeologi, affidando tale compito a una Commissione composta dal Gen. Vacchelli, Presidente, dal Conte Francesco Pellati e dal Prof. Giuseppe Lugli.

Inoltre il Direttorio ha approvato la proposta della pubblicazione di una Carta delle antiche miniere d'Italia, riconoscendo che il poter stabilire l'entità e la durata degli antichi sfruttamenti minerari della nostra Penisola non avrebbe soltanto un grande interesse per lo studio della vita economica nell'antichità, ma anche un indubbio valore pratico per le attuali ricerche scientifiche.

TRA I LIBRI

MINISTERO DELL'EDUCAZIONE NAZIONALE. – DIREZIONE GENERALE DELLE BELLE ARTI. – *Le Guide dei Musei d'Italia.* – Libreria dello Stato, Roma. – MAUCERI ENRICO: *Il Museo Nazionale di Messina*, L. 8. – GIANNANTONI NINO: *Il Palazzo Ducale di Mantova*, L. 10. – LIBERTINI GUIDO: *Il R. Museo Archeologico di Siracusa*, L. 12. – BORGATTI MARIANO: *Il Mausoleo d'Adriano e Castello S. Angelo in Roma; Museo Nazionale Militare e d'Arte*, L. 20. – ANTI CARLO: *Il R. Museo Archeologico nel Palazzo Reale di Venezia*, L. 12. – CHIERICI GINO: *La Reggia di Caserta*, L. 10. – SERRA LUIGI: *Il Palazzo Ducale e la Galleria Nazionale di Urbino*, L. 12. – STICOTTI PIERO: *Il Castello di Miramare di Trieste*, L. 8. – CECCHINI GIOVANNI: *La Galleria Nazionale dell'Umbria in Perugia*, L. 10.

E' una serie indovinatissima di guide dei principali Musei italiani; non semplici cataloghi, ma vere e proprie guide, in cui le opere d'arte sono illustrate con le notizie essenziali alla loro comprensione. La collezione trae particolare pregio dal nome dei diversi Autori, cultori insigni dell'arte italiana e dell'archeologia, direttori di Musei e ispettori dei Monumenti, che a ciascun argomento hanno dedicato lungo studio. Ogni volume è corredato di ottime riproduzioni delle opere più significative e di piante degli edifici. La veste esteriore e il prezzo modesto sono altri ottimi elementi che raccomandano questa serie ai visitatori delle collezioni d'arte, che, dopo la visita portano seco un gradevole ricordo delle bellezze ammirate.

MINISTERO DELL'EDUCAZIONE NAZIONALE. – DIREZIONE GENERALE DELLE ANTICHITÀ E BELLE ARTI. – *Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia.* Ogni volumetto, L. 5. – Vol. 1°, CALZA GUIDO: *Ostia.* – 2°, MAUCERI ENRICO: *La R. Pinacoteca di Bologna.* – 3°, MAIURI AMEDEO: *Pompei.* – 4°, MINTO ANTONIO: *Il R. Museo Archeologico di Firenze.* –5°, SORRENTINO ANTONINO: *La R. Galleria di Parma.* – 6°, BAROCELLI PIERO: *Il R. Museo d'Antichità di Torino; collezioni preistoriche e greco-romane.* – 7°, FARINA GIULIO: *Il R. Museo di Antichità di Torino, Sezione Egizia.* – 8°, GIGLIOLI O. N.: *La R. Galleria degli Uffizi.* – 9°, ROSSI FILIPPO: *Il Museo Nazionale di Firenze.*

Altra collezione destinata a servire di guida nella visita dei Musei, delle Gallerie e degli Scavi, costituendo al tempo stesso, con la illustrazione, un gradevole ricordo. Per il loro carattere pratico, per le accurate riproduzioni e per il prezzo modicissimo, i bei volumetti azzurri troveranno certo vasta diffusione.

TERRUZZI PAOLO. – *La grande Romania.* – Milano, Alpes, 1931, pag. 300, con illustrazioni: L. 15.

Il Terruzzi è un uomo poliedrico: uomo di affari e di banca, ma, atavicamente, anche uomo di lettere e fine scrittore: qualità non comuni a tutti i suoi colleghi che si agitano nella vita degli affari. In più, un erudito e un osservatore. Tutti pregi che si riflettono in questo volume, frutto di un suo lungo soggiorno nella Romania. Non impressioni superficiali, non compiacenti entusiasmi, non affettazioni di superiorità. La nazione romena vi è còlta nei suoi pregi e nei suoi difetti: vi è studiata nel suo passato, vi è discussa nei grandi problemi etnico, politico, economico, vi è rispecchiata nelle manifestazioni della sua vita, varia come vario è l'elemento che popola il paese. C'è molto da imparare, leggendo questo libro, da chi voglia conoscere questo, fra gli stati orientali, mal noto come la più gran parte dei suoi vicini balcanici.

ALBERTINA DEVALLE. – *Giuseppe Baretti - Suoi rapporti con Voltaire e Parini.* – Milano, Hoepli, 1932-X: L. 12,50.

Non c'è stato forse critico più turista del Baretti: dalla natìa Torino, a Guastalla, a Venezia, a Milano, poi a Londra dove visse nove anni (1751-60), poi ancora a Torino dopo aver visitato il Portogallo e la Francia, e nuovamente a Milano, a Venezia, ad Ancona, a Londra, dove morì nel 1789. Viaggi e soggiorni che se non gli mutarono l'indole e l'ingegno, lo fecero ricco di esperienza. Se ne vedono i riflessi nella sua opera letteraria, di cui una giovine studiosa fa in questo volume un acuto e diligente esame. Il senatore Cian, che le fu maestro, afferma che «l'opera letteraria del Baretti è in questo volume sviscerata e lumeggiata con tanta larghezza e con tanta cura giudiziosa, che è legittimo l'augurio di lieta accoglienza da parte degli studiosi».

ROSSI G. B. – *Savona e provincia.* – Pag. 368 con 400 illustraz. e carte. Ed. Opere di Propaganda Nazionale, Via Accademia Albertina, 36, Torino. In vendita pro Maternità e Infanzia Provinciale: L. 25.

E' il primo volume di una nuova serie di Guide delle province liguri, a cui si è accinto l'infaticabile editore dopo aver superato il centinaio di opere, tra guide e pubblicazioni varie di interesse turistico. A questo volume, stampato su carta patinata e assai riccamente illustrato, seguiranno, a quel che si legge nella prefazione, quelli relativi alle province di Genova, della Spezia e di Imperia.

FOGOLARI GINO. – *I Frari e i SS. Giovanni e Paolo a Venezia.* – Pag. XXXI-110 con 53 illustraz. Ed. Treves, Milano, 1931-IX: L. 10.

E' il N. 14 della interessante collezione «Il Fiore dei Musei e Monumenti d'Italia» diretta da Ettore Modigliani. L'A., Sovraintendente all'Arte in Venezia, illustra da par suo quelle che possono dirsi le due chiese veneziane più belle, dopo San Marco, scaturite dalla gara che si svolse tra Francescani e Domenicani nei secoli XIV e XV.

PREVOST M. – *Manon Lescaut*; TURGHENIEV I. – *Un nido di gentiluomini*; LOUYS P. – *La donna e il burattino*; BIÖRNSON B. – *Le vie di Dio*; DE MAUPASSANT G. – *Bel-Ami*; MIKSZATH K. – *Il vecchio farabutto*; CUPRIN A. – *Racconti Russi*; BORDEAU E. – *La via senza ritorno*; MERIMÉE P. – *La notte di San Bartolomeo*; CAPUANA L. – *Giacinta*; SAND G. – *La palude del Diavolo*; DELEDDA G. – *L'incendio dell'oliveto*; GAUTIER T. – *Il Capitan Fracassa* (2 vol.); CECOV A. – *Romanzi brevi;* DE MARCHI E. – *Redivivo*. Ed. Treves, Treccani, Tumminelli, Milano 1932-X. «Nuova Bibliot. Amena». Ciascun volume, rileg. tela e oro: L. 5.

Abbiamo presentato altre volte pubblicazioni che, pur non essendo turistiche in sè, s'impongono alla considerazione del turista per certi loro caratteri, tra cui primeggia naturalmente il formato. Ci vien fatto di pensare che quando Aldo Manuzio iniziò, nel 1501, quella serie di piccole edizioni *enchiridii forma*, che costituirono la sua tipica attività, avesse d'occhio il lettore peripatetico e il turista, laddove gli altri stampatori avevan destinato i loro *in folio* allo studioso sedentario. Innegabili requisiti turistici presenta, sotto questo punto di vista, la *Nuova Biblioteca Amena* con i suoi volumetti tascabili, stampati a chiari caratteri su carta tipo giapponese e rilegati elegantemente in tutta tela e oro. Ognuno d'essi contiene un capolavoro della letteratura italiana e straniera, preceduto da una sagace prefazione storico-critica e corredato di opportune note esplicative. Altro buon requisito di questa collezione è il modico prezzo, cosa, questa, che interessa tutti indistintamente: turisti e sedentari.

GORDON CAMPBELL. – *Le mie Navi Mistero*. – Pag. 284 illustr. Ed. «La Nuova Italia», Firenze, 1932: L. 10. *Ai Soci del Touring* che ne facciano richiesta all'Editore, citando il numero di tessera: L. 8.

Una volta i velieri che dovevano attraversare zone ove era probabile l'incontro con navi nemiche, si camuffavano da fregate poderosamente armate di cannoni di... legno, perchè i piccoli incrociatori non osassero attaccarle. Nell'ultima guerra europea è accaduto il contrario: navi inglesi, munite di potenti mezzi di offesa — artiglierie, mitragliatrici, siluri — ma truccate da innocue navi mercantili, incrociavano sulle grandi rotte commerciali per trarre in inganno i sommergibili tedeschi e tentarne l'affondamento, sovente con ottimi risultati. Erano le così dette «navi mistero» di cui l'ammiraglio Gordon Campbell, che vi prestò servizio per due anni, ci narra le avventure, gli eroismi, le astuzie, la singolare vita di bordo. E' un libro che interessa molto, sia per le avventure che narra, sia per lo spirito di eroismo e di sagacia insieme che informa la sua materia.

VINASSA DE REGNY Prof. PAOLO. – *Breve guida alle escursioni geologiche in Libia.* – Illustrato. – Estratto dal « Bollettino della Società Geologica Italiana », Roma, 1932-X. Senza indicaz. prezzo.

Segnala i più cospicui elementi geologici che possono ammirarsi lungo i seguenti itinerari: Tripoli-Zliten; Homs-Tarhuna-Azizia-Garian; Garian-Mizda-Uadi Soffegin; Garian-Rumia-Jefren; Jefren-Fassato-Nalut-Sinauen-Gadames. Per la parte strettamente turistica e storica rimanda alla nostra Guida delle Colonie.

BENCO SILVIO. – *« Il Piccolo » di Trieste.* – Pag. 280. Ed. Treves-Treccani-Tumminelli, Milano 1931IX: L. 15.

Il 29 dicembre 1881 Teodoro Mayer, appena ventenne, fondò il *Piccolo*, del cui primo numero vennero vendute... trentadue copie. Tutti ne conoscono la diffusione e l'importanza attuali, così come tutti sanno qual parte di primo piano abbia rappresentato nella battaglia irredentistica questo quotidiano contro cui non per nulla s'accanì nel maggio 1915 la furia incendiaria della marmaglia austriacante. Per chi voglia avere precisa notizia di queste vicende eroiche e movimentate, Silvio Benco, che ne fu partecipe, ha composto, nel cinquantenario della fondazione, un libro in cui la precisione documentaria non esclude la passione e la vivacità narrativa. Per questo la sua lettura riesce dilettosa non meno che edificante. Dalla storia particolare dell'organo triestino balza la storia di Trieste e dell'azione irredentistica di quest'ultimo cinquantennio che ha visto insieme il travaglio e il trionfo dei nostri fratelli irredenti, per i quali il *Piccolo* fu veramente una luce e un'insegna.

ZAMMARETTI AQUILINO. – *Il borgo e la pieve di Cannobio.* – Vol. I. Pag. 216 illustr. S. A. Tipografica Editrice Subalpina, Milano, Via S. Paolo, 7, 1932-X: L. 20.

Queste che un secondo titolo chiama « pagine di storia e di vita », sono un tributo d'amore dell'A. verso il pittoresco centro verbanese che gli diede i natali e di cui vorrebbe salvate dall'oblio le antiche memorie, le tradizioni, le leggende e i costumi. Il libro, che si apre con notizie storiche del secolo XII e giunge sino ai nostri giorni, è tutto permeato da un nobile orgoglio di patria e da un senso di cristiana ispirazione.

Omaggio a Wildt. – A cura di G. SCHEIWILLER e G. BOTTA. – Pag. 96 con ritratto. Milano, 1932. Tiratura di 600 esemplari fuori commercio.

Elegante volumetto in carta a mano, contenente giudizi e testimonianze sul grande scultore, amorosamente raccolti nel primo anniversario della sua morte.

SPALLICCI ALDO. – *A Vella Glöri.* – Con illustraz. Presso Q. Marzari, Via Achille Mauri, 2, Milano: L. 5. – Si vende a esclusivo profitto dell'ultimo superstite di Villa Glori.

Il novantenne Francesco Franceschelli da Castelbolognese (Ravenna) è l'ultimo superstite dei 68 eroi di Villa Glori elencati da Cesare Alisei. Lo Spallicci, noto poeta romagnolo, descrive in queste quartine, precedute da una interessante prefazione documentaria, l'epica e disperata impresa quale gli fu narrata dallo stesso reduce. Questo conferisce alla vivacità del poemetto, il quale non sfigura accanto al confratello pascarelliano così lodato dal Carducci. Peccato che il dialetto romagnolo non sia per tanti di così facile e immediata comprensione come è invece il romanesco!

BORSARI UMBERTO. – *Il Codice della Circolazione Stradale e dell'Automobile – Manuale di legislazione commentata.* – II Edizione, pag. 378: L. 20. *Sconto del 20 %* a favore degli abbonati a « Le Vie d'Italia »; inviare vaglia postale alla Tipografia della Camera dei Deputati, Roma, Via Campo Marzio, 74, unendo la fascetta con cui viene spedita la Rivista.

Il volume comprende le seguenti parti: I. Il Codice Stradale; II. Il Pubblico Registro Automobilistico; III. Legislazione tributaria sui veicoli; IV. Azienda Autonoma Statale della Strada e Milizia della Strada; V. Requisizione; VI. Appendice.

CABIANCA S. – *L'avvenire dei carburanti sussidiari di origine vegetale.* – Ricerche recenti sull'azione delle foreste contro l'erosione e lo scorrimento delle acque (Estr. da « Riv. Internaz. Agric. », Roma, luglio e agosto 1931, gennaio 1932-X).

Nel primo di detti estratti il Prof. Cabianca compie una accurata e ben documentata rassegna di quanto è stato fatto finora in proposito in Italia e all'estero, e prospetta il probabile avvenire dei carburanti suddetti.

Il secondo costituisce invece una interessante messa al punto sulle conoscenze attuali circa l'azione protettiva delle foreste nei riguardi della conservazione delle montagne.

POLI A. – *La Terra, le meteore atmosferiche e l'agricoltura.* – Pag. 140 con 41 illustraz. Ed. G. B. Paravia e C., Torino: L. 7.

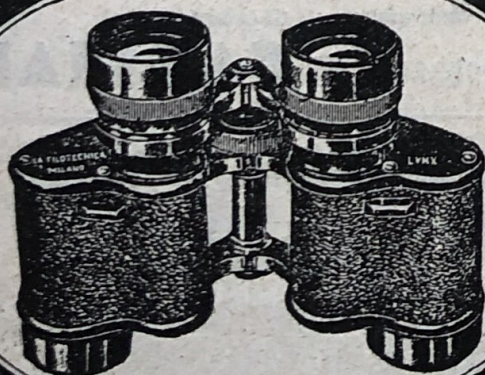
La « Biblioteca Agricola » di Paravia, così utile ai nostri agricoltori e allevatori, s'è arricchita di questo nuovo volumetto, inteso a procurare all'agricoltore le indispensabili nozioni astronomiche e meteorologiche. L'andamento delle stagioni ha una influenza così diretta sull'agricoltura, che l'ignoranza o la conoscenza soltanto empirica dei fenomeni astronomici e meteorologici non può non essere considerata come estremamente nociva. Questo volumetto, compilato con criterio pratico, colma una sentita lacuna e assolve degnamente al suo scopo.

DE NAPOLI GIUSEPPE. – *Altamura a Mercadante.* – Pag. 256 illustr. Milano, 1931: L. 20. – *Per i Soci del Touring* che ne facciano richiesta all'Autore, Via Bobbio, 2, Milano: L. 12; spediz. racc., in Italia e Colonie: L. 1,70.

DE NAPOLI GIUSEPPE. – *L'amministrazione della giustizia civile nel Mezzogiorno d'Italia* – Pag. 118 illustr. Milano, 1931: L. 7. – *Per i Soci del Touring*, che ne facciano richiesta all'Autore, Via Bobbio, 2, Milano: L. 5 franco di porto in Italia e Colonie.

La prima opera contiene notizie, documenti e illustrazioni relative al Mercadante, ed è stata pubblicata per l'inaugurazione del monumento che Altamura ha dedicato al suo grande figlio (novembre 1931).

La seconda è un interessante saggio sull'amministrazione della giustizia civile nel Mezzogiorno d'Italia durante le dominazioni dei Normanni, degli Svevi, degli Angioini e degli Aragonesi, dal 1130 al 1501. Segue un'appendice biografica sui « Giuristi Altamurani ».

BRUNI GIUSEPPE. – *Pensionati di Guerra e Combattenti.* – Guida pratica dell'assistenza a Reduci di guerra ed ai congiunti dei Caduti. II Ediz. riveduta e aggiornata. Pag. 512 in 32°, rileg. t. tela. Siena, 1931-IX: L. 9,50.

VENTURA G. – *I Servizi pubblici automobilistici - Leggi e Decreti.* – Pag. XXIII-182. Ed. F.lli Bocca, Torino, 1932-X: L. 10.

La legislazione riguardante i pubblici servizi automobilistici (concessioni, sussidi, tariffe, tasse, circolazione, ecc.) è alquanto complessa e non sempre facilmente reperibile. Qui la troviamo raccolta e ordinata, resa ancor più facilmente consultabile mercè alcuni indici: generale, alfabetico della materia, cronologico dei decreti, cronologico delle circolari.

ALBERTINI GIANNI. – *La « Heimen Sucai » nei Mari Artici.* – Pag. 158 con 100 illustraz. f. t. e 2 carte geografiche. Ed. R. Bemporad, Firenze, 1932: L. 15.

VIGANÒ Gen. ETTORE. – *Ricordi degli anni 1859 e 60.* – Pag. 148. Ed. L. F. Cogliati, Milano, 1932: L. 9.

BINDA ANTONIO. – *Memorie Garibaldine (1859-1860).* – Ediz. postuma a cura di Giulio Scotti. Pag. 164 con ritratto a colori f. t.. Ed. L. F. Cogliati, Milano: L. 10.

ALIVIA COSTANTINO: – *Economia e popolazione della Sardegna settentrionale.* – Pag. 436. Per cura del Consiglio dell'Economia Corporativa della Prov. di Sassari, 1931-IX. Senza indicaz. prezzo.

IMPERATORI UGO E. – *Giovanni Cagliero.* – N. 10 della collez. « I Grandi Cardinali Italiani ». Pag. 130. Ed. L. Cappelli, Bologna: L. 5.

EMERT GIULIO BENEDETTO – *Gli affreschi nel Duomo di Trento.* – Estratto dal II volume degli Atti della XIX Riunione della Società Italiana per il Progresso delle Scienze. Pagg. 8, con pianta.

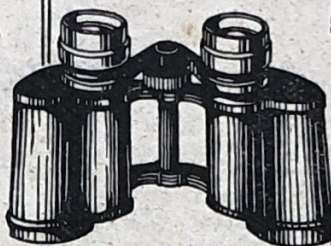
Nuove iscrizioni e variazioni nell'elenco dei Soci del T. C. I.

Statistica Soci Nuovi 1931 dal 1° luglio al 30 settembre 1931.

(V. = Soci Vitalizi; Q. = Soci Quinquennali; A. = Soci Annuali).

Italia.

AGRIGENTO: V. 9; A. 29.
ALESSANDRIA: V. 61; Q. 1; A. 78.
ANCONA: V. 19; A. 17.
AOSTA: V. 12; A. 15.
AQUILA: V. 10; Q. 1; A. 9.
AREZZO: V. 9; A. 10.
ASCOLI PICENO: V. 13; A. 6.
AVELLINO: V. 16; A. 12.
BARI: V. 21; A. 79.
BELLUNO: V. 12; A. 14.
BENEVENTO: V. 3; A. 21.
BERGAMO: V. 17; A. 45.
BOLOGNA: V. 56; A. 51.
BOLZANO: V. 102; A. 35.
BRESCIA: V. 35; A. 51.
BRINDISI: V. 11; A. 13.
CAGLIARI: V. 26; A. 25.
CALTANISSETTA: V. 16; A. 26.
CAMPOBASSO: V. 9; A. 9.
CATANIA: V. 38; A. 27.
CATANZARO: V. 8; A. 10.
CHIETI: V. 11; A. 12.
COMO: V. 32; Q. 1; A. 107.
COSENZA: V. 21; A. 10.
CREMOMA: V. 9; A. 23.
CUNEO: V. 28; A. 28.
ENNA: V. 4; A. 11.
FERRARA: V. 17; A. 16.
FIRENZE: V. 57; A. 108.
FIUME: V. 11; A. 28.
FOGGIA: V. 45; A. 12.
FORLÌ: V. 12; A. 14.
FROSINONE: V. 14; A. 15.
GENOVA: V. 70; A. 148.
GORIZIA: V. 16; A. 14.
GROSSETO: V. 7; A. 5.
IMPERIA: V. 32; A. 43.
LECCE: V. 9; A. 7.
LIVORNO: V. 15; A. 42.
LUCCA: V. 23; A. 23.
MACERATA: V. 11; A. 13.
MANTOVA: V. 8; A. 18.
MASSA: V. 5; A. 22.
MATERA: V. 1; A. 5.
MESSINA: V. 15; A. 27.
MILANO: V. 286; Q. 4; A. 457.
MODENA: V. 29; A. 30.
NAPOLI: V. 131; Q. 1; A. 116.
NOVARA: V. 40; A. 64.
NUORO: V. 15; A. 14.
PADOVA: V. 45; A. 49.
PALERMO: V. 31; A. 42.
PARMA: V. 20; A. 17.
PAVIA: V. 30; Q. 1; A. 31.
PERUGIA: V. 16; A. 23.
PESARO: V. 6; A. 7.
PESCARA: V. 3; A. 1.
PIACENZA: V. 16; A. 14.
PISA: V. 10; A. 17.
PISTOIA: V. 7; A. 7.
POLA: V. 37; A. 33.
POTENZA: V. 39; A. 11.
RAGUSA: V. 12; A. 3.
RAVENNA: V. 53; A. 19.
REGGIO CALABRIA: V. 13; A. 17.
REGGIO EMILIA: V. 7; A. 22.
RIETI: V. 41; A. 10.
ROMA: V. 231; A. 275.
ROVIGO: V. 8; A. 5.
SALERNO: V. 41; A. 23.

a rate
APPARECCHI FOTOGRAFICI
Voigtländer
Zeiss Ikon
Murer ecc.
BINOCOLI
Zeiss C.
Busch
Murer
Fournier
FONOGRAFI
"Odeon"
e dischi
"La Voce del Padrone"
e dischi
OROLOGERIA E OREFICERIA
Primarie Marche
PREZZI ORIGINALI DEI LISTINI DELLE CASE FABBRICANTI
DITTA "VAR" MILANO - CORSO ITALIA, 27
CHIEDERE CATALOGO "37" GRATIS

SASSARI: V. 7; A. 32.
SAVONA: V. 21; A. 11.
SIENA: V. 43; Q. 1; A. 17.
SIRACUSA: V. 15; A. 7.
SONDRIO: V. 9; A. 13.
SPEZIA: V. 21; A. 25.
TARANTO: V. 8; A. 5.
TERAMO: V. 5; A. 7.
TERNI: V. 17; A. 13.
TORINO: V. 171; Q. 1; A. 179.
TRAPANI: V. 10; A. 1.
TRENTO: V. 55; A. 28.
TREVISO: V. 8; A. 17.
TRIESTE: V. 37; A. 70.
UDINE: V. 22; A. 71.
VARESE: V. 17; A. 56.
VENEZIA: V. 22; A. 44.
VERCELLI: V. 23; A. 26.
VERONA: V. 173; Q. 2; A. 34.
VICENZA: V. 22; A. 11.
VITERBO: V. 4; A. 8.
ZARA: V. 3; A. 2.

Colonie.

CIRENAICA: V. 26; A. 8.
EGEO: V. 13; A. 9.
ERITREA: V. 6.
SOMALIA: V. 9.
TRIPOLITANIA: V. 25; A. 9.

Europa.

ANDORRA: V. 3.
AUSTRIA: A. 12.
BELGIO: A. 2.
CECOSLOVACCHIA: V. 1; A. 3.
DANIMARCA: V. 1; A. 10.
FRANCIA: V. 3; Q. 2; A. 37.
GERMANIA: A. 17.
GRAN BRETAGNA: V. 4; A. 31.
GRECIA: A. 1.
JUGOSLAVIA: A. 2.
MALTA: Q. 1; A. 3.
NORVEGIA: A. 1.
OLANDA (Paesi Bassi): V. 2; A. 4.
POLONIA: A. 5.
ROMANIA: V. 1.
RUSSIA EUROPEA: A. 1.
S. MARINO: A. 2.
SPAGNA: A. 2.
SVEZIA: A. 3.
SVIZZERA: V. 6; Q. 1; A. 8.
UNGHERIA: V. 1; A. 5.

Africa.

AFRICA ORIENT. BRIT.: V. 1.
CONGO BELGA: A. 2.
EGITTO: V. 5; A. 6.
TUNISIA: V. 3; A. 3.

Asia.

INDIA FRANCESE: A. 4.
PALESTINA: V. 1.
PERSIA: V. 1; A. 1.

America Settentrionale.

STATI UNITI: V. 10; Q. 1; A. 11.

America Centrale.

PANAMA': A. 1.

America Meridionale.

ARGENTINA: V. 7; A. 8.
BRASILE: V. 1; A. 4.
CILE: V. 3; A. 2.
PERU': V. 1; A. 1.
URUGUAY: V. 1.
VENEZUELA: V. 1; Q. 2; A. 7.

Oceania.

AUSTRALIA: V. 1.

Statistica dei Soci al 31 marzo 1932-X.

Soci annuali che avevano rinnovato la quota al 31 marzo 1932-X		N. 145 752
Soci annuali per il 1932 iscritti alla stessa data		» 13 522
Soci Vitalizi iscritti al 31 dicembre 1931	N. 189 555	
Soci Vitalizi iscritti dal 1° gennaio al 31 marzo 1932	» 5 398	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 marzo 1932	» 19 755	
		» 214 708
Totale Soci		N. 373 982
Presumibili rinnovi Soci annuali già iscritti nel 1931 che non pagarono ancora la quota del 1932 e presumibili nuove iscrizioni		» 32 000
Totale Soci		N. 405 982

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10.
Condirettore responsabile:
Prof. GIOVANNI BOGNETTI
Stampa: *Testo:* "Gustavo Modiano" - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100.
Notizie ed Echi e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.